MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1943 JÚNIUS 1. (VI. ÉVF. 11 SZÁM)



Focke-Wulf repülőerődök „vadászaton"

ÁRA 50 FILLÉR


Bücker



ARADO
Ar 96 B

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT
RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM * BUDAPEST, 1943 JÚNIUS 1



BOMBÁZÓK

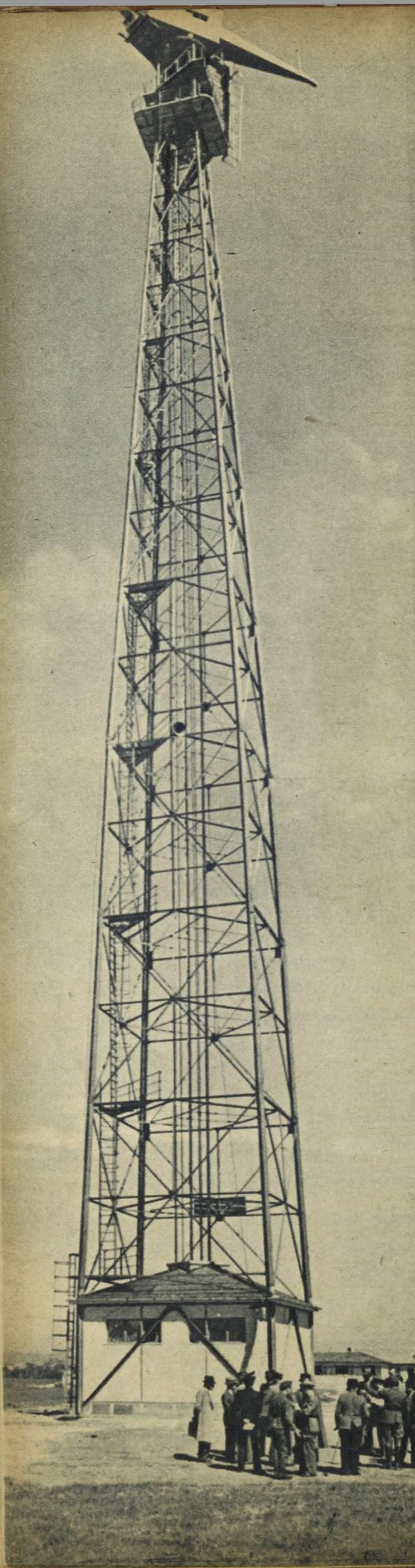
Herczegh Lajos honvéd verse, Malomsoki V. szakasz-vezető rajza. Táb. posta 245/02.

A föld remeg, az ég hasad, a motor feldörög,
A szél sivít, jajong hasít, a légcsavar pörög.
A szárny feszül, a test remeg. egy fénysugár vakít,
Nagy, lomhatestű madarak a halált most viszik.

Az éj sötét, csillag nem ég. a hodfény sem ragyog,
A légen át egy távoli nehéz vihar morog.
Most közeleg. mind közelebb hatol a sűrű zaj,
Isten! csak most még megsegíts, ne legyen vér, vihar.

De mind hiába lenne már, fohász, pogány szitok,
A cél fölött az égen már száz légcsavar forog.
Egy pillanat, egy döbbenet, egy őrült dörrenés:
Az éj szakad, tűz felfakad, száz jajszó is kevés.

Az ég remeg, a föld hasad, falak leomlanak,
Az agy riad, a szív megáll. a halál most arat.
A zaj csitul, a pernye hull, a lélek elpihen,
S a gépek büszkén szállnak el: miénk a győzelem!



EJTŐERNYŐS LEVENTE-UGRÓTORONY ÉPÜL...

Az ország egyik legimpozánsabb vasszerkezete az új levente ejtőernyős ugrótorony, amely befejezéséhez közeledik. A nemzeti akarat magasbatörő lendületének jelképe a karcsú szerkezet, mely dacolva idővel, viharral mihamarább kiveszi részét a magyar ifjúság katonai előképzéséből.

Az ejtőernyős leventék új ugrótornyának feladata elsősorban a leventék, a leendő ejtőernyős honvédek magassági szoktatása, főleg annak az elhatározó képességnek — mondhatjuk lélekjelenlétes bátorságnak — kifejlesztése, amellyel a nagy magasságból leugró ejtőernyős valóban rászánja magát az ugrásra. Hihetetlen mértékben növeli az akaraterőt és elszántságot a toronyból való ugrás. Noha a repülőgépből való ugrással ez nem hasonlítható össze, lelkileg az ugrás érzése, maga az ugrás, mint élmény megközelíti a repülőgépről való ejtőernyőugrás érzését.

A repülőgépről való ugrásnál nincs semmi támpont a valódi magasságra, helyesebben mélységre. Itt a toronyban az ugró maga alatt látja a hatalmas, karcsú vasszerkezetet s ez szinte fokozott mértékben növeli benne a mélységérzetet. Mikor tehát itt az ugrásra elszánta magát, valóban leküzdötte az ember ösztönös mélységtől való félelmét.

Az ugrás száz százalékosan biztos. Erről két eszköz gondoskodik. Először is előre kifeszített normál-ejtőernyővel ugrik le a levente, tehát nem kell félni attól hogy az ernyő nem nyílik ki (bár szabályzat és gyakorlat tanusága szerint ettől ma már nem kell tartani). Másodszor az ernyő még külön csigákon átvetett drótkötélen fut s ez egymagában is kellő biztonságot ad az ugrásnál, testsúlyának hordozására. Voltakép tehát ha ernyő nem lenne, az ugró drótkötélen ereszkednék le. Az ernyő itt elsősorban arra való, hogy az ugrás még jobban megközelítse a valóságos körülményeket s így az ugrót érzéseiben, lelki élményeiben még jobban előkészítse a valódi körülményekre.

Leventéink feszülten várják az alkalmat, hogy ugorhassanak új tornyukból, mely az első ilyen szerkezet hazánkban. A nagy lelkesedéssel és érdeklődéssel, nem kevesebb eredménnyel megindult ejtőernyős levente-kiképzés tehát egy új, érdekes fokozattal, újszerű kitűnő kiképzési eszközzel bővül. Néhány ugrás után a levente ejtőernyősök megkapják az ízléses, szépkivitelű teljesítményjelvényt, amit büszkén viselhetnek egyenruhájukon.

Az a levente, aki az ugrótoronyról leugrik, repülőgépről is le mer ugrani. A gyakorlás e módja rendkívül fejleszti az elszántságot és pillanatnyi villámgyors elhatározóképességet, amely annyira szükséges ahhoz, hogy valakiből valóban jó ejtőernyős váljék. Az ejtőernyős ugyanis nem csupán megfelelő testi kiképzés útján válik teljesértékű különleges képzettségű katonává, hanem ki kell fejlesztenie magában mindama erényeket, amelyek párosulva a testi követelményekkel adják azt a legkorszerűbb kiképzésű, nagy harci értékű katonát, aki sokszáz kilométert tesz meg repülőgépen, hogy az ellenséget saját otthonában támadja meg s merész vállalkozásával, gyakran önfeláldozásával harcoljon bajtársai és honfitársai jövőjéért.

De ezen túlmenőleg kitűnő propagandaeszköz is az ejtőernyős ugrótorony s akinek éppenséggel kedve telik, a parancsnok engedélyével saját felelősségére le is ugorhatik. Ilyenkor azután liftdíj és ejtőernyőhasználat címén lefizethet néhány fillért, vagy akár néhány pengőt is az ejtőernyős leventeotthon-alap javára önkéntes adományként. S bizony hány ezer levente akad ifjúságunk között, aki szívesörömest ugornék le az új toronyból!

Egyes külföldi országokban az ifjúság részére kötelező az ejtőernyős toronyból való ugrás, tekintet nélkül arra, hogy ejtőernyős vadász lesz-e az ifjú vagy sem. Mindazok az államok, ahol az ejtőernyős fegyvernem fejlesztésére nagyobb gondot fordítottak, felismerték azt is, hogy az ugrótorony kiváló nevelőeszköz.

Ez az ugrótorony nálunk úttörő s nagy érdeklődés előzi meg hivatalos körök részéről is a várható kitűnő kiképzési eredményeket. Kívánatos lenne, hogy nagyobb városaink egymással versengve hasonló ejtőernyős ugrótornyokat építenének és ezzel is szolgálnák ifjúságunk előképzésének és nevelésének ügyét. Ilyen esetben nem lenne szükség olyan magas tornyokra, mint ez az első, hanem körülbelül 35—40 méter magasságú szerkezetek is megfelelnének, hiszen ez is elegendő ahhoz, hogy az ifjúság idegzetét és akaraterejét fejlesszék és a mélységhez szoktassák. Vegyesépítésű, fa-fémszerkezetek is megfelelnének e célra s ekkép a beszerzési és felállítási költségek is jóval alacsonyabbak lennének.

Az új ugrótorony előreláthatólag július hó elejére készül el és nagyszabású avatóünnepségek keretében, repülő- és ejtőernyősbemutatóval egybekapcsolva adják majd át rendeltetésének s veszi kezelésébe a levente-ifjúság.

Érdekes kis epizód a készülő torony történetéből, hogy egy ejtőernyős levente kijátszva az őrök éberségét, éjjel felmászott a toronyba és a vasrácsok között aludt. Szoktatta magát a toronyhoz. Ilyen lelkesedő fiatalságra van szüksége a hazának.

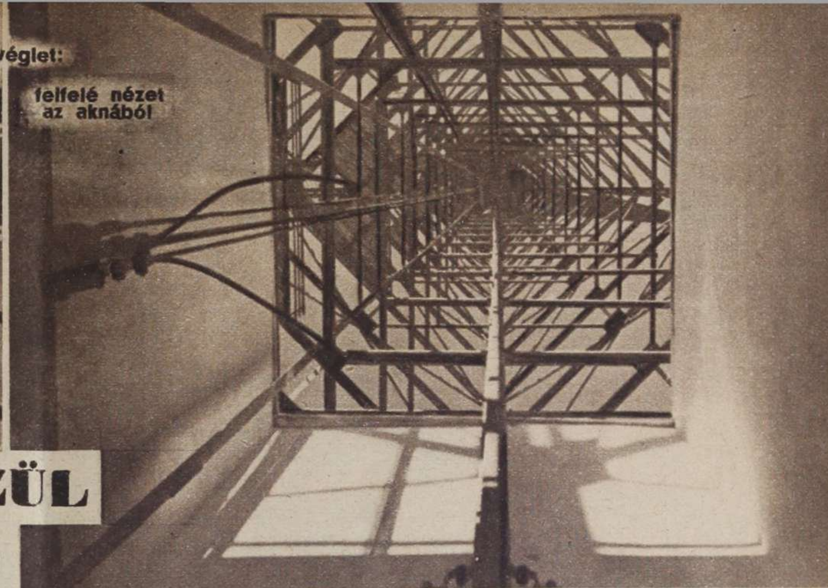
Az ejtőernyős levente-ugrótorony várja a magyar ifjúságot! n.

KÉSZÜL AZ UGRÓTORONY

Két véglet:



A felvonóakna felülről és...



felfelé nézet az aknából



70 méter magasban...



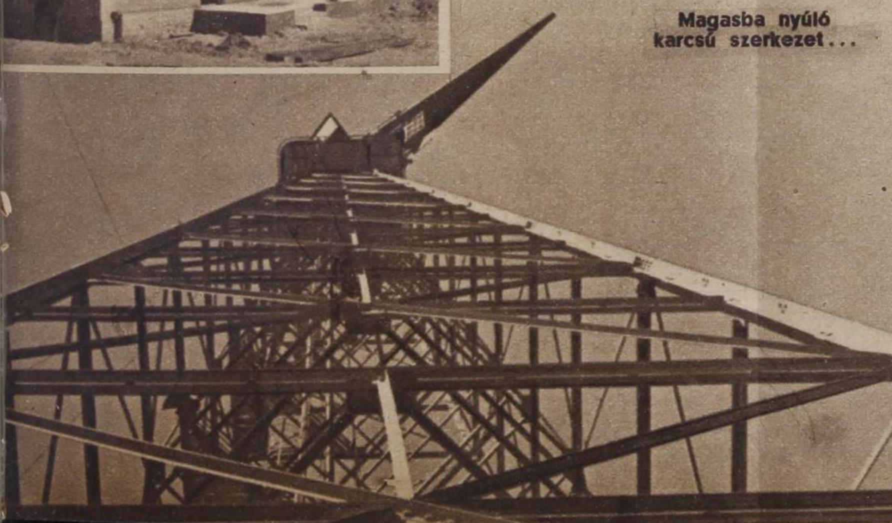
Az ejtőernyős leventekiképzés vezetői az otthon előtt



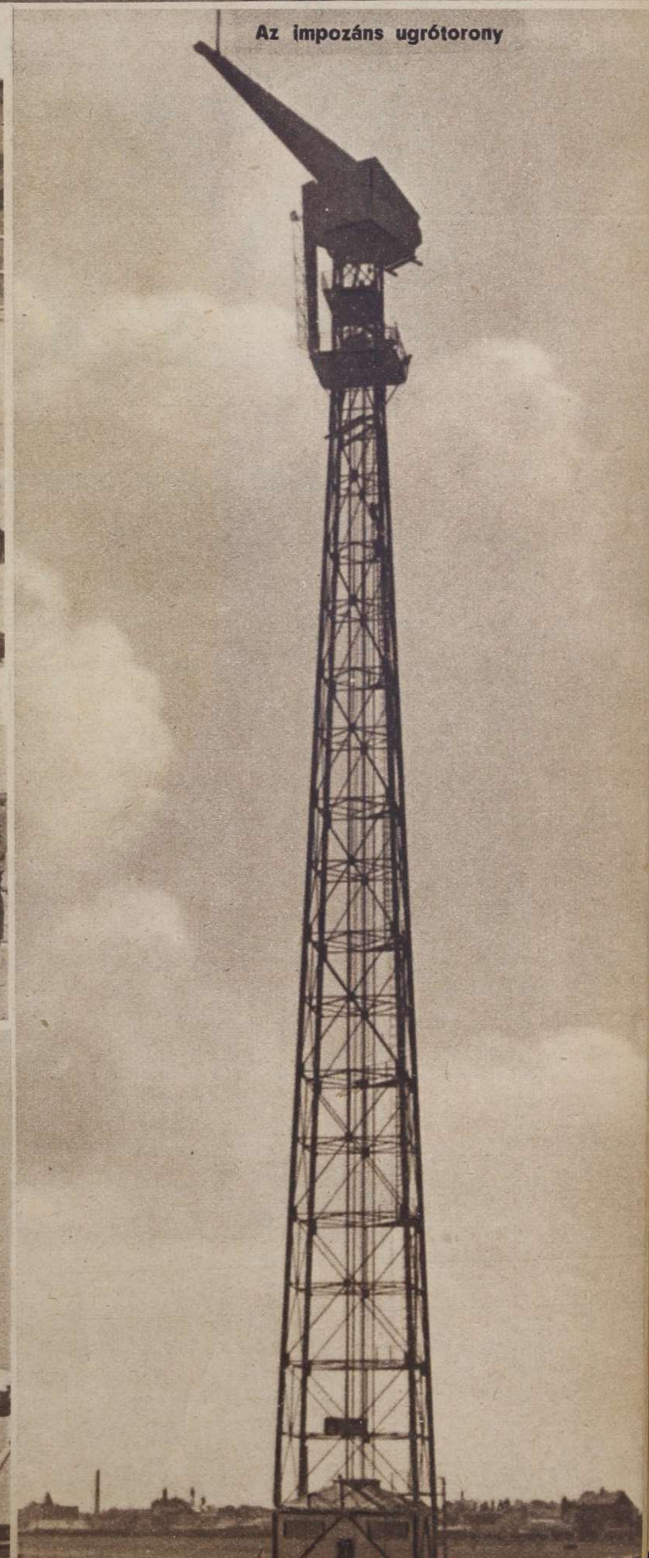
Raktár és lakóépületek



A bizottság a torony előtt



Magasba nyúló karcsú szerkezet...



Az impozáns ugrótorony

LÉGIHÁBORÚ



1943 május 11-től május 25-ig

Még néhány nap, vagy egy-két hét és az afrikai harcok befejezése óta tartó viszonylagos szünet után újból megindul a küzdelem a döntésért. A nagy összecsapás a tengely és a szovjet, a tengely és az angolszászok között nemsokára bekövetkezik.

Április 13-án fejeződött be a tengelycsapatok majdnem hároméves hősi küzdelme Afrikában. A tuniszi hídfő keleti részében az utolsó töltényig folyó harc után *Arnim* és *Messe* tábornagyok német és olasz csapatai beszüntették az ellenállást. A szovjet front egyes szakaszán is csak helyi harcok folynak. Eltekintve tehát keleti és déli partizáncsatározásoktól, meg a Kínában és Attu szigetén folyó földi harcoktól, a tengelyhatalmak és az egyesült nemzetek között *csak a levegőben és tengeren folyik* ma az egész világra kiterjedő küzdelem. A nagy készülődések jele mutatkozik mindenütt és az amerikai főhadiszálláson Roosevelt és Churchill katonai és politikai tanácskozásainak döntése elé »fölényes nyugalommal« néz a tengelyhadvezetés, mint azt Göbbels legutóbbi nagy cikkében megállapítja. Az angolszász demokrata államoktól nem csak eszmeileg, de most a valóságban mindenütt tenger választ el bennünket. Minden földi támadás csak partraszállásokkal kezdhető meg. A Földközi-tenger déli partjairól mind több angolszász csapat néz farkasszemet a szigeteken és az európai partokon felvonult német-olasz védőkkel. Amíg minden arcvonalon tart a felvonulás és átcsoportosítás, a mindent elborító levegőtengerben a legádázabb támadó és védőharcok folynak mind a négy világtájon. A légierő hatalmas erőfeszítéssel küzd nálunk és az ellenfélnél egyaránt. A mintaszerűen megszervezett és jól begyakorolt európai légvédelem az ellenségnek mind nappal, mind éjjel, súlyos veszteségeket okozva fogadja és veri vissza a légtérre korlátozódott súlyos támadásokat. Az angolszász és szovjetorosz ellenség egyaránt a legnagyobb erőfeszítéseket teszi, hogy légierejének tömeges bevetésével néha katonai célokat is támadjon, de általában az ő légiháborújoknak csak pusztítás a célja, a hátország békés, munkás lakosság anyagi javainak és életének pusztítása. Már két hónappal ezelőtt voltak elbizakodott angol-amerikai sajtónyilatkozatok, hogy amint 1940/41 őszén és telén a német légierő támadta az angol katonai és ipari célokat, megkezdődött a harc *Angliáért*, ugyanúgy, de megfordítva, most az angolszász légierő állandó támadása vezeti be a *harcot Európáért*. Ezekre a Tunisz eleste óta különösen nagyhangú közleményekre válaszolt a német sajtóiroda, amikor összefoglaló jelentést adott ki a német és megszállott területek elleni légitámadásokról. Az ellenséges sajtó úgy tünteti fel ezeket a repülőtámadásokat, mintha az megállás nélkül egyforma erővel folyna nappal és éjjel a német hadigépezet ellen. Fejlett sajtótechnikájukkal napokig beszélnek egy-egy nagy támadásról és a kis- és jelentéktelen repülővállalkozásokat is sokszorosan felnagyítva találják, pedig azok csak zavarótámadásoknak voltak tekinthetők.

Ha ezeket a zavaró támadásokat, amiket egyes gépek és kis kötelékek hajtanak végre, a háború negyedik évében, olyannak vesszük, mint amilyenek a valóságban is, katonai és egyéb értéknélküli zavaró vállalkozásoknak, akkor egészen más képet kapunk a nyugati légiháborúról. 1943. év első négy hónapjának támadásai összegezve, jelentősebb légitámadás a megszállt területek ellen 30 volt nappal és 9 éjjel. Német birodalmi terület ellen 8 nagy támadás volt nappal és 44 volt éjjel. Az eltelt 120 nappalból nagyobb támadásra 38, az éjszakákból 53 alkalmat használtak ki.

Figyelemreméltó, hogy a támadások sűrűsége nappal 32%-al volt alacsonyabb, mint éjjel, pedig a nappali támadások gyakorlatilag minden időjárási helyzetben, sűrű ködtől eltekintve, végrehajthatók. A támadások sűrűsége tehát, ha nagyobb is, mint 1942-ben volt, amikor egy-egy nagyszabású bevetés után legalább egyhetes szünet következett, még mindig messze van a német légierő 1940/41-ben nap-nap után megismételt tömeges bevetésétől. Az angolszász hadviselés a nyugati légi háborúval a második arc-

vonalat akarja hosszabb idő óta pótolni Figyelemmel arra, hogy ezért a légiháborút a rendelkezésre álló eszközök teljes kihasználásával folytatja, a nagy támadások gyakorisága eléggé ritka. Időjárási szempontból az eltelt négy hónapot repülőtámadások végrehajtására ugyanúgy lehet tekinteni, mint az évi átlagot. Január és február nagy támadásokra *kevéssé* volt alkalmas, de annál inkább a korán beköszöntött tavasz miatt március és április. Az időjárás tehát nem lehetett akadálya az angol-amerikai bombázóerők megszakításnélküli Németország elleni támadásainak. Voltak támadásra különösen alkalmas nappalok és éjjelek és az ellenséges bombázók nem jöttek. Erre csak az lehet a magyarázat, hogy a nagy veszteségek és az utánpótlási nehézségek akadályozzák az ellenséges bombázóerők szünetnélküli bevetését. Úgylátszik, mintha az angol *Bomber Command* egy bizonyos időszakon belül addig folytatja támadásait, amíg a kiszámított legnagyobb veszteségi százalékot eléri Az ellenséges behatás következtében előálló veszteségeken kívül még számos más behatás és tényező csökkenti a bevethető gépek és repülőszemélyzet számát. Elég itt rámutatni arra, hogy 1942 folyamán az összes amerikai pilótaiskolákban majdnem a 2000-et érte el csak a halálos balesetek száma és az Anglia felé irányított teli tartályhajókból egész sorozatokat süllyesztettek el a tengeralattjárók.

A német kőnyomatos még megjegyzi, hogy az angolszászok nagytámadásai közül csak néhányat hajtott végre többszáz repülőgép. A támadások zömét lényegesen kisebb kötelékek végezték.

Természetes, hogy ezek az objektív értékükre leszállított légitámadások is az érintett polgári lakosság szempontjából súlyosak. De az egészet tekintve, a légiháború mai méretét és hatásait nem szabad túlértékelni. Ami sajnálatosan áll Nyugat-Németországra, az nem vonatkozik az egész birodalomra. Ha az angolszász propaganda igaz lenne, akkor a légitámadások következtében már megállt volna a német hadiipar, a német városok romhalmazok lennének és az arcvonalakon lehetetlen lenne hadianyaghiány miatt a helytállás. A tények ennek az ellenkezőjét bizonyítják. Földön, vízen és levegőben nem csökkenő erővel folyik a harc a győzelemért, a német lakosságot egyes vidékeken ért súlyos megpróbáltatások dacára, az élet és a munka megy tovább.

*

Az ellenséges repülőveszteségekről érdekes összehasonlításokra ad alkalmat az április hónap statisztikája. A német főhadiszállás hivatalos megállapítása szerint az angolszászok nyugaton és a Földközi-tengeren 967, a Szovjet a keleti fronton 1082 repülőgépet vesztett. Az angol-amerikai légierők eddig legveszteségteljesebb hónapja tehát április volt. A tuniszi légifölény kiküzdése 485 harcigépbe került, a nyugateurópai támadások során pedig 482 repülőgép veszett el. A szovjet veszteségek viszonylagosan magasak, mert a keleti fronton nem voltak nagy harciesemények.

A nyugati és keleti veszteségekből azt a következtetést lehetne levonni, hogy Keleten nagyobb a légitevékenység, mint nyugaton és délen együttvéve és hogy a légi háború Keleten nagyobb veszteséggel jár, mint Nyugaton A valóság az, hogy Keleten a Szovjet főleg egymotoros vadász-, csata- és felderítőgépeket veszít és csak jóval kevesebb kétmotoros bombázót, négymotorost pedig, amiből neki is alig van, egyet sem. Az angolszász veszteség ezzel szemben főleg négymotoros bombázógépekből adódnak, amik lényegesen nehezebben pótolhatók, mint a kisebb gépek. Ha egy négyomotorost két kis bombázóval veszünk egyenértékűnek, akkor az angol-amerikai veszteség lényegesen meghaladja a Szovjetét. A tuniszi harcok döntő fázisba lépése és megszűnése óta a földközitengeri légiháború igen veszteséges bevetési időszaka az angolszász légierőnek, éppen úgy, mint a nyugateurópai, mert nem egy párhuzamosan folyó döntő földi hadművelettel egyidejűleg folyik. A májusi veszteségekről az olasz főhadiszállás közli, hogy az angolok és amerikaiak három hét alatt 285 főleg négymotoros gépet vesztettek csak az Olaszország elleni légitámadásaiknál. A május 10-e óta a Nyugat-Európa elleni bevetéseknél is már 230-nál több nagy gép veszett el, amiről biztosan lehetett a lelövést megállapítani. Nem szabad ezen felül kihagyni azokat a kontinensről ellen nem őrizhető veszteségeket, amik főleg az éjjeli támadások velejárói. Sérült gépek tengerbezuhanása, leszállásnál adódó törések és balesetek, stb, amik közeljárnak az ellenség feletti repülőgépveszteségekhez.

*

A szovjet arcvonalról nincs sok jelenteni való. Vihar előtti csend van a frontokon, a német hadijelentések nagy szovjet csapatösszevonásokat jelentenek Moszkva körzetében és Rosztov—Kubán vidéken. A német légierő éjjel-nappal támadja az ellenséges utánpótlást Murmanszktól a Fekete-tengerig. Az orosz légitevékenység is erősebb, főleg a Kubán-vidéken és az arcvonal középső része felett, de a német légierő fölénye el nem vitatható. Azok az angolszász hírek, hogy a német légierő kénytelen keletről nyugatra vonni alakulatokat, a nagy szovjet repülőveszteségekkel és az eredményes zuhanó- és egyéb bombatámadásokkal könnyen cáfolhatók. A keleti front eseménytelensége mellet különös nagy figyelmet érdemel a szovjet katonaszökevények nagy száma és a megszállt ukrán és fehérorosz területek és a kaukázus vidékéről menekült lakosságból szervezett orosz hadsereg megalakulásairól közölt német hivatalos jelentés. A szélsőséges bolsevista eszmékkel átitatott katonakötelés korban levőkből két év szívós munkája után sikerült egy olyan



orosz hadsereg felállítása, amely a tengellyel együtt küzd a bolsevizmus megdöntéséért.

*

A keleti frontról hazaérkezett a 2. honvédhadsereg. Egy év súlyos és dicsőséges harcai után szeretettel várta őket az egész magyar haza. Kormányzó Urunk hadparancsban szólott vitéz katonáihoz, a honvéd vezérkar főnöke pedig Kecskeméten fogadta az oda bevonuló hadosztályt. Az Európa védelmében vívott küzdelem hadseregünktől nagy áldozatkészséget és elszántságot követelt. Túlerővel szemben kellett támadni és védekezni. *»Hazánk jövőjéért hűséggel és odaadással vívott küzdelmeitekért legmélegebb köszönetemet és elismerésemet fejezem ki azzal a meggyőződéssel, hogy ha megint ütne az óra, a multban tanúsított elszántsággal és a kemény harcokban megacélozott szellemmel folytatjátok a harcot hazánk boldog jövőjéért«*, fejeződik be a *Legfelsőbb Hadúr hadparancsa.*

A honvéd vezérkar főnöke pedig méltatta az ellenség gépi- és emberi túlerejével szemben a nagy téli csatában a magyar honvédség helytállását. Kiemelte a kecskeméti és kiskunsági honvédek érdemeit ezekben az emberfeletti téli harcokban, ahol mint utóvédek, magukra hagyva, utolsónak hogyták el a donmenti állásokat.

A nyugati légiháború legfontosabb ténye a német támadások fokozása Angliával szemben. Az angol-amerikai légivállalkozások közül a Bordeaux, Emden, Flensburg, Wilhelmshaven, Dortmund és az emlékezetes két völgyzárógát elleni támadásokat kell felemlíteni az utolsó két hét légieseményei közül. Ezzel szemben a német gépek újból háromszor támadták Londont és környékét, továbbá Sunderland, Hastings, Bournemouth, Cardiff kikötőit. Most már megbízható értesülések vannak arról a német repülőbombatípusról is, amely hatásban minden eddigi bombafajt túlszárnyal és robbanóereje még 4000 m magasságban is megérezhető. A Tigris páncélos után az új oxiliquil repülőbomba az 1943. év második meglepetése. Az angol-amerikai repülőveszteségek a legutóbbi napokban már az áprilisi magas átlagot is túlhaladják. A Dortmund elleni támadásoknál 44 négymotoros gép pusztult el és a kisebb támadásoknál is 15—25 között van a napi átlag. Ugyanilyen arányban emelkedik az angolszász légiveszteség Olaszország légterében is. Ott a légitámadások Dél-Olaszország városai, főleg Nápoly, továbbá Szicília, Szardinia ellen és a Messinai-tengerszoros kikötőire irányultak. Az átlagos angolszász gépveszteség az erősödő olasz légvédelem kiváló működése következtében napi 15—25, főleg négymotoros bombázó. A német légierő légvédelmi tüzéralakulatai a háború kezdete óta most, május 19-én lőtték le a tízezredik ellenséges gépet. A tengely légiereje a Földközi-tenger vizein számos hajó ellen végzett eredményes torpedótámadásain kívül ki kell emelni azt a bravúros bombázórepülést, amit új olasz távolbombázógépek végeztek *Eritrea* és *Abessinia* területén lévő ellenséges repülőalapok és kikötők ellen. A feladatok megoldásához 6—7000 km-es utat kellett a gépeknek berepülni.

*

Az afrikai háború befejezése az egész világsajtónak alkalmat adott arra, hogy a kérdést minden oldalról értékelni és a tapasztalatokat abból levonni lehessen. Az angolszászok *Bizertát Dünkirchennel* hasonlítják össze, hogy saját nagy veszteségükre vigasztalást merítsenek a bizertai hídfő elfoglalásából. A hasonlat ebből a szempontból egyáltalán nem vág, mert Dünkirchennél a megvert angol elit hadsereg roncsai, hadianyagának teljes visszahagyásával átmenekült a keskeny csatornán; Bizertánál pedig egy német-olasz expedíciós hadsereg szélsőkig védekezve küzdött az időért és kiesése egyáltalán nem érinti megközelítőleg sem annyira a német-olasz hadigépezetet, mint 1940-ben a dünkircheni menekülés az angol hadsereget érintette. Mindkét esetnek az Interavia vezércikke szerint egy közös vonása volt: a győztes a légiuralom birtokába jutott, saját csapatait a legmesszebbmenően támogatni, az ellenség mozgását, utánpótlását teljesen megbénítani tudta saját légierejével.

Ennek okait kutatva, azt állapítja meg a cikkíró, hogy az angol hadvezetés sokat tanult a némettől. Megértette azt, amit a német jelentések tömör, *»a hadsereg alakulatai és a légierő együttműködve«* kifejezése lényegileg jelent. A földi és légierők közti német rendszerességű mintaszerű együttműködés eredményezte az El Alamein-i áttörést és a Bizerta tuniszi hídfők elfoglalását is.

Második ok az angolszász földi és főleg légierők nagy számbeli fölénye fokozatosan csak, de mégis érvényesült félévi harc után. A német-olasz légi utánpótlás a tengeren át veszteségesebb volt, mint az angolszász szárazföld feletti utánpótlás.

Hídfők, amelyek mögött tenger volt, nem tarthatták magukat, lásd Dünkirchen, Szevasztopol és Bizerta példáját, viszont Sztalingrád, amelyik mögött szárazföld volt, ellenállt. Ha ez a tétel a háború további folyamán is beválik, akkor az európai erőd védelme szempontjából ellenségeinknek nem kedvező omen.

További okok voltak *Malta*, azután maga az tény, hogy a tengelynek hirtelen kellett improvisálni Tuniszban repülőalapjait és azok ellátását, míg ellenfelünk a francia gyarmatok támogatásával vonultak fel és árulással jutottak át a legveszélyesebb zónán.

Nem szabad elfelejteni, hogy Észak-Afrika akkor, amikor Rommel hátában az angolszászok már partraszállottak, megszűnt a Szuez felé irányuló ék lenni. Azóta ott a tengely csapatai és légiereje az időért harcolt, hogy az európai déli védelem megszervezése lehetővé legyen. A szovjetfronton és Európa minden részén küzdő német-olasz légierőnek csak egy hányadát lehetett ennek a feladatnak alárendelni, tehát az ellenség légifölényének kialakulása előrelátható volt.

Az afrikai német-olasz hadjárat egyes szakaszai, Rommel partraszállása és előrerohanása a Nilus deltájáig, a tuniszi légi megszállás gyors és vakmerő végrehajtása sokban emlékeztet a második világháború legvakmerőbb haditettére, a *norvégiai hadjáratra.* Rommel két előretörésénél szinte az ellenség hadianyagával harcolt, sokszoros túlerőben lévő angolszász csapatok ellenállását rendítette meg többször, míg az angol haderő amerikai segítséggel és francia árulással elérte az északafrikai part elfoglalását.

A német és olasz csapatok, katonák csodálatos teljesítményei után hisszük, hogy olasz lesz újra az a föld, ahol most átmenetileg az ellenfél bosszúja és az amerikai, angol kapzsiság lett úrrá.

A tengeri háború május hónapjában eddig kb. 400.000 tonna ellenséges hajótér elsüllyesztését eredményezte. A japán tengeri és légierő pedig Attu szigeténél egy cirkáló és több kisebb hadihajó elsüllyesztését is jelenti A számbeli visszaesés tavalyhoz képest az ellenséges hajózás átmeneti csökkenésében is keresendő.

*

Japán, miután az indiai határon súlyos vereséget mért az angolszászokra, Burmában további támadásokra készülődik. Főleg Csungking elleni eredményes előretörése a Jang-ce folyam mentén, mutatja a kínai ellenállás állandó gyengülését és a Kína elleni harc minden eszközzel való folytatását. A teljes légifölény birtokában Japán nagy sikereket fog még elkönyvelni ezen az elszigetelt saját harctéren. A csendesóceáni déli szigetek körül főleg légitámadások folynak és Ausztrália és Uj-Guinea ellen a támadások ereje nem csökken, ami új japán légi támaszpontok létesítését igazolja.

Attu szigetének az USA által történt megtámadása még nem jelenti a sziget elfoglalását is, amit a japán védősereg szívósan véd. Egyébként erről a hadszíntérről nincsenek újabb japán hírek, csak amerikai tervek szerint kellene a tuniszi siker óta elbizakodott angolszászoknak Európával párhuzamosan Japánt is megtámadni.

*

A casablancai tanácskozások után és a Hotsprings-i haditanács befejezése előtt vagyunk. Ellenségeink a kezdeményezést akarják az Európa elleni támadással kezükbe kaparítani. Mindenütt készen várja őket a tengely, különösen a földközitengeri szigeteken, ahová a támadások iránya törvényszerűen indul. **Bt.**

REPÜLŐ LESZEK!

Nagy Béla repülőszázados, lapunk munkatársa, május 9-én a rádióban a magyar ifjúság részére az alábbi rádióelőadást mondotta:

„Te is a levegőből akarsz megélni?!" „Majd te is lepottyansz!" „Én bátor ember vagyok, de mégis csak biztosabb a földön!" — hangzik feléd a gúnyos, vagy sajnálkozó szavak áradata, amikor megtudják, hogy repülő szeretnél lenni. Nincs támaszod a szüleidben sem, mert bár nem akarták a kedvedet szegni és beleegyeztek abba, hogy a levegő lovasa légy, szerető szavaik mögül mégis azt a titkos vágyat olvasod ki, hogy maradj a biztosnak tetsző szilárd talajon. És te, mindezek ellenére, felvágyódsz a magasba, a feletted elterülő kék óceánba, mert igazi férfi vagy, akit a fiatalos hév, a küzdenivágyás és az ismeretlenekkel való bátor szembenézés sarkal arra, hogy önmagadban is valóra váltsd a daedalusi mondában megtestesült örök emberi álmot, a repülést.

Vágyad teljesül... Az orvos alkalmasnak talált a repülésre és most első felszállásodat végzed. Szép koratavaszi reggel, kicsit hűvös, de te mindebből semmit sem érzel, mert elfogódottan gondolsz a következő pillanatokra. A gép nekifut és alig veszed észre, egyszerre csak simán belesiklottatok a levegőbe, amely puhán ölel körül és emel egyre magasabbra. Szorongásod hirtelen tovatűnik. Hát kell itt valamitől tartani? A motor egyenletesen duruzsol, a gép szinte meg sem rezdül és egyre pompázóbban terül terül szét alattad a föld. Az utak fehér egyenesbe mennek át, az erdők dús lombozata élesen elválik a szántóföldek és legelők ezernyi szinváltozatától és mindenütt piros tetejű házikók, az emberi élet barátságos jelei integetnek feléd. Fölséges érzés fog el. Nemesnek, fennköltnek érzed magad, olyannak, aki levetette magáról a föld minden szennyét és fölébeemelkedett azoknak a kicsinyes indulatoknak, amelyek a földlakók egymásközti életét megkeserítik.

Igen, kedves ifjú bajtársam, a repülés ilyen fenséges érzéseket kelt benned és ha majd évek múlva, talán a tízezredik felszállásodnál tartasz, akkor is mindannyiszor elfog majd az első felszállás gyönyöre, valahányszor kezedbe veszed a kormányt és a többszáz lóerős gépmadarat a felhők világa felé kormányzod. Minden felszállás tartogat ugyanis valami új benyomást a számodra, amely bármily kicsiny legyen is, mégis felkelti kiváncsiságodat, vagy próbára teszi tudásodat. És így minden egyes felszállásban megtalálod azt a legtisztább örömöt, amely a végzett munkának, a megoldott fejtörőnek legbecsesebb jutalma.

Természetesen nem minden repülés olyan síma, mint az első felszállásod. Sokszor körömszakadtáig tartó közelharcot kell vívnod az elemekkel, amelyek ádáz erővel csapnak rád, a birodalmukba merészkedő emberparányra. De éppen ezért fokmérője a repülés az ember igazi mivoltának. Aki meri vállalni a kockázatot és rettenthetetlen bátorsággal, valamint higgadt megfontoltsággal néz szembe a veszély ezerarcú szörnyével, amely a repülés közben előadódó számos ismeretlen alakjában mered feléje, csak az való Ikarus országába. Mert itt küzdeni kell. Ellenfeled elsősorban maga az éltető elem, a levegő, amely most még puhán simogat körül, de egyszerre csak pusztító orkánná változik és darabokra akarja szaggatni géped. Eltérít irányodból, tévútra igyekszik vezetni, de te mosolyogsz erőlködésein. Helyesbíted az irányt, keményen, összeszorított fogakkal tűröd a gépedre hulló pörölycsapásszerű széllökéseket és végül is te maradsz a győztes. A föld sem barátod. Vonzóerejével le akar rántani magához. Te azonban higgadtan őrködöl géped sebessége felett és a zuhanás, a sebességvesztés következménye, csupán intőjel marad számodra. Küzdened kell a víz ellen, amely köd, pára, felhő, eső, hó és jegesedés alakjában legádázabb ellenfeled. Ismered azonban tulajdonságait, felszállás előtt eleve áttanulmányozod az időjárási helyzetet és műszereid, rádiód, valamint egyéb segédeszközeid segítségével bátran vágsz neki az útnak. Vakrepüléssel áttöröd a felhőt, a ködöt, kikerülöd a jégveszélyes öveket és végül is a rádiód elvezet oda, ahová szándékoztál. S még a negyedik őselem, a tűz, sincs melletted, mert dermesztő hideg alakjában vésztjóslóan nyújtja ki feléd csápjait, de te célszerűen felvérterted magad ellene és a fagyos ölelés karjai erőtlenül peregnek le rólad.

A repülés tehát igazi élettere az erős férfinak. Állandó harc, folytonos küzdelem jellemzi, ez teszi azonban széppé és vonzóvá. És a sikerrel megvívott harc jutalmaképpen a nehéz, verejtékes perceket csodás élmények váltják fel. Eléd varázsolok egyet. A sötét esőfelhőből sűrű cseppek hullanak és az egész tájon vigasztalan egyhangú szürkeség terpeszkedik szét. A repülő azonban áttöri a felhőt, ott hagyja a sártekét és a felhőrétegek fölé emelkedik. Felejthetetlen látvány tárul eléje.

A felhők felső határa kétezer méter magasan van. Messze, ameddig a szem ellát, fehér vattaszőnyeg suhan el a gépmadár alatt. A nap vakítóan szikrázik és pompás színárnyalatokat varázsol rája. Szinte szeretne az ember kilépni a gépből és meghenteregni benne. De a gép tovább száguld. Csap fölé ér. A Kárpátok kétezer méteren felüli csúcsai, mint parányi szigetek emelkednek ki a vattatengerből és csábító szirénként csalogatják maguk felé az égi vándort. Balra a Magas Tátra merészen magasba szökelő sziklái, jobbra a Nagykőhavas és Hóvár, mint a Máramarosi havasok büszke képviselői és egészen hátul a Horthy Miklós-csúcs a Radnai havasokból. A napsugarak játékosan táncolnak végig hóval fedett oldalaikon és a gépvezető nem tud határozni, melyik felé tartson. Egészen egyedül van a hófehér tenger felett és ez a szépség most teljesen az övé. A végtelen fenségessége közvetlenül bontakozik ki előtte. Isten, a Mindenható trónusa előtt érzi magát. Mily kár, hogy fogytán az üzemanyag és vissza kell térni a földre.

A repülés igazi szépségeit azonban csak az tudja felmérni, aki katona volt és ilyen minőségben harci feladatokat hajt végre. A szépség alatt természetesen a férfias örömöt, a sikerrel megvívott harc, az eredményesen végrehajtott feladat gyönyörét értem. Ide egész emberek kellenek, akik a kemény és könyörtelen küzdelemben válnak művészekké és ott lépnek dobogóra, ahol a sikerért magát az életet kell kockára vetni. De itt is terem a legdúsabb babér. Hát nem borul lángba az arcod, amikor ittebei Kiss József hadnagy nevét hallod, aki az első világháborúban 19 légi győzelmet aratott és ebből a számból kilenc olyan volt, amely szinte páratlan a világon? Sértetlenül ejtette fogságba ellenfelét a gépével együtt. Bármily rátermettek voltak ugyanis angol ellenfelei, ügyes mozdulatokkal mindig föléjük került és foszforlövéseivel úgy körülfogta őket, hogy azok végül is megadták magukat sorsuknak. Kiss hadnagy gépétől kisérve a magyar repülőtéren szálltak le. Vagy nem dobog erősebben szíved, amikor azokat a hősies harcokat hallod, amelyeket a magyar turul a szarmata síkság dermesztő légjében a pusztulás áradata ellen vív?

Igen, elpirul az arcod, hevesebben lüktet a véred, mert benned is feléledt a lelked mélyén szunnyadó ősi magyar virtus és oda vágysz te is a repülők közé, ahol nemzeted élharcosa lehetsz. A katona már önmagában véve is a hazáért való áldozatkész kiállást jelenti. Mennyivel inkább hatványozza ezt a fogalmat az a repülő, aki egymagában vág neki a feladatának és sok száz kilométernyire beviszi az ellenséges légtér fölé a nemzet lesújtó öklét. A harcos repülő a letűnt lovagkor eszményeit idézi vissza. Merészen lendül az élre, bátran feszíti neki a mellét a reá összpontosuló csapásoknak és mindenütt ott van, ahol küzdeni, támogatni kell. A harc előkészitésében, magában a harcban és harc befejezésében minden földi vagy tengeri erőnek hű segítőtársa és nélkülözhetetlen támasza.

Mint távolfelderítő mélyen behatol az ellenséges terület fölé és a vasutak, útak forgalmának megállapitásával, egyes katonailag fontos gócpontok felfedezésével alapot ad a Vezér elhatározásához és tervének elkészitéséhez. Feladatát egyedül oldja meg, több órát repül 7—8000 m magasságban, 30—40°C dermesztő hidegben és bizony sokszor ádáz küzdelmet kell vívnia az ellenséges vadászokkal, haláltáncot kell járnia a légvédelmi tüzérség lövedékeinek

robbanó felhői között, hogy értékes felderítési eredményeit haza hozhassa. És a szerencse a bátrakkal, az alaposakkal van. Példát említsek? 1942. nyarát idézem, Németh Endre főhadnagy gépét, amely többszáz kilóméterre a saját vonaltól nyolc szovjet vadász együttes támadásának célpontja lett. Harmincöt percnyi elkeseredett harcban három vörös csillagos gépet lőtt le a gép személyzete, a derék Heinkel 111-en mindenütt lyukak ásítottak, de a Balasov vasúti gócpontról készített légifényképfelvételek mégis eljutottak a hadseregparancsnokság kezébe. A siker nem kis mértékben annak az önfeláldozó magatartásnak köszönhető, amelynek a gépparancsnok adta tanujelét. A rádiós-lövésznek már fogytán volt a lőszere s a géporrban levő lőszertartalékból kellett pótolni. Ki vigye azonban hátra? A hordozható légzőkészüléket ellőtték és nélküle 7000 m magasságban még elenyésző kis ideig is életveszélyes tartózkodni. A gépparancsnok mégis döntött. Leveti rögzített légzőkészülékét, vastag börruhájában hátra kúszik a rádióshoz és átnyújtja neki a lőszert. Magassági betegséggel küzködve tántorog vissza a helyére, már annyi ereje sincs, hogy oxigénlégzőkészülékét felvegye és a pilóta nyomja rá arcára a légzőálarcot. Nem baj! A rádiós megkapta a lőszerutánpótlást és hamarosan lelőtte második ellenfelét.

Nem kevésbbé dicsőséges a közelfelderítő feladata. Ő az a mindenes, aki legközvetlenebbül támogatja a harcoló csapatot. Legapróbb részletekig igyekszik felderíteni az ellenséget; célravezeti a saját tüzérséget; összeköttetést létesít a saját, elől harcoló részek és a parancsnokság között; bombáival és géppuskatüzével közvetlenül segíti földi bajtársait és ha kell, légiharc árán is megoldja feladatát. Pedig ez utóbbi nem kenyere. Hogy számos feladatkörét eredményesen elláthassa, gépe sok különleges felszereléssel és megoldással bír és ennek következtében nem rendelkezhetik olyan előnyös harci tulajdonságokkal, mint a kimondottan légiharcra szerkesztett vadászgép. Elvileg tehát kerüli a harcot, de ha rákényszerül, becsülettel megvívja és bizony sokszor feléje hajlik a győzelem pálmája. Török József főhadnagy megfigyelő és Szoó Lajos hadapród őrmester pilóta 1942. évi augusztus 17-én az egyik, szeptember 12-én pedig a másik Ratát űzték le közösen örökre az orosz légből és győzelmeik nagyságát emeli az a tény, hogy ellenfeleik mindkét izben többszörös számbeli túlsúlyban voltak.

A bombázó a keményen sújtó ököl. Hatáskörlete többezer kilóméterre kiterjed és ahová elindítják, ott hatalmas pörölycsapásokat zúdít alá. Bombáinak megsemmisítő hatását tönkrevert csapatgyülekezések, szélszórt menetoszlopok, lángbaborult raktárak, rombadölt ipartelepek, szanaszét szaggatott vasutak, hidak, műútak nyögik. Éjjel, köd, felhő nem akadály a számára és ő az, aki a háború súlyát az ellenséges ország egész területére kiterjeszti. Egy-egy bevetése már a repülés kivitele szempontjából is hősies teljesítmény és mennyivel inkább az, ha a verejtékes útat az ellenséges légelhárítás is tövisekkel hinti tele.

És a vadász. Az ő feladata az önfeláldozó harc. Védi a saját légterét, saját testével oltalmazza a munkára kirendelt gépeket és minden úton igyekszik megbénítani az ellenséges légitevékenységet. Benne összpontosul legjobban a repülő és a katona. Ő a levegő virtuóza, aki végsőkig kihasználja a gépében rejlő kedvező repülőtulajdonságokat és így kerül fölényes helyzetbe ellenfelével szemben, hogy aztán néhány gyors sorozattal elintézze őt. Ő nem hátrálhat meg, ő nem számlálhatja ellenfelét, hanem önfeláldozóan kell folytatnia ezt az újszerű lovagi tornát, amig egyikük le nem tünik a nyomjelző lövedékek foszforcsikjaitól keresztül-kasul szőtt légtengerből. Ő a hazáért való bátor kiállás eszménye. Ki ne emlékezne azokra a dicső fegyvertényekre, amelyeket 1941 nyarán a „Ricsi“ és a „Kör-ász“ század vitt véghez. Az utóbbi Tomor százados vezetése alatt nem egészen öt hónap alatt 17 légigyőzelmet könyvelhetett el és cserébe csupán két saját gépet vesztett. Ezek a számok önmagukért beszélnek.

Ifjú magyar bajtársam! Látom a szemedben a tüzes lelkesedést, a kielégítetlen vágyat, hogy te is beülhess a levegőt hasító magyar hadijeles repülőgépek egyikébe és te is az élen küzdhess a szebb, boldogabb magyar jövőért. Várunk téged! Nem áltatlak! A repülés, sajnos, már a béke éveiben is áldozatokat követel. A repülő személyzet sorsa attól a pillanattól kezdve, amelyben a nekifutáshoz gázt adnak a motorosnak, egészen a leszállást követő kifutásig, számos véletlen szerencsés vagy szerencsétlen találkozástól függ. A véletlenek szerencsétlen találkozásában azonban a balesetstatisztika szerint az emberi gyarlóság játssza a főszerepet és így alapos rákészüléssel, gondos körültekintéssel, állandó figyeléssel és a hirtelen fellépő körülmények higgadt megitélésével a véletlenek sorsalakító szerepe igen szük térre korlátozható. S nem áltatlak azzal sem, hogy a repülőknél nincs más teendőd, mint naponta egyszer-kétszer kedved szerint végigszelni a levegőt. Ahhoz, hogy ezt megtehesd, előzőleg úgy elméletileg, mint gyakorlatilag alapos iskolát kell megjárnod és ezután is csak akkor lehetsz igazán a levegő művésze, nemzeted élharcosa, ha minden feladatodra gondosan felkészülsz és állandóan továbbképzed magad. De, ha így teszel, minden repülés élmény lesz számodra és felüdülés a mindennap szürkeségében. S téged fog nyomon kisérni a szerencse is, ha a hadak útjára lépsz, mert erre a nagy Moltke-t, a németek múlt századi hadvezérét idézem: „Állandó szerencséje csak az alaposnak van! ..“

És most végül ifjú bajtársam, rajtad keresztül a magyar édesanyákhoz fordulok. Tisztában vagyok vele, hogy az édesanya remeg a testéből fakadt gyermekért és nem szívesen engedi fel a levegőbe, ahol az állandó küzdelem hevében egy figyelmetlen pillanat a fia életébe kerülhet. Gondoljon azonban az édesanya közös édesanyánkra a magyar hazára. Ha minden magyar anya remegve elhúzza gyermekét a haladást, a fejlődést, sőt magát a nemzeti létet jelentő repüléstől, akkor nem lesz senki, aki a magyar hadijeles gépeket merészen nekivezesse az államiságunkat fenyegető sötét hatalmaknak és aki bátor kiállással, a harc áldozatkész vállalásával ősapáink hősi regéit testesítse meg.

Magyar Anyák! Tudom, hogy fájdalmas a beleegyezés abba, hogy fiatok a felhők katonája legyen. A haza kemény lemondást követel tőletek! De tőletek függ, hogy gyáván, földhöz lapulva várjuk-e be nemzeti létünk megsemmisítését, vagy pedig magatok küldítek fiaitokat a magasba, hogy legyőzve az elemeket, legyűrve az emberi elllenállást, újabb ezerévre biztosítsák a magyar hazát!

Nézzetek körül! A nemzetek megifjodása a repülés jegyében történik!

AZ ELFELEJTETT VADÁSZSZÁZAD

Még hallatszik a motorok dörgése, még látni az ég alján a gépek távoltűnő körvonalait; de nemsokára elhalkul a búgás, beolvadnak az apró pontok az ég végtelen kékjébe, — elmentek.

A szolnoki vadászosztály Héjja gépei most lendültek neki a nagy útnak, hogy túl Kárpátokon, a messzi orosz puszták végtelen egén vívják meg küzdelmüket a vörös ellenséggel.

Azóta majd egy esztendő folyt le az idő végtelen homokóráján. A Héjják sebeket osztogattak, sebeket kaptak. Mire az ősz beköszöntött, s a sárguló falevelek hullani kezdtek, a Héjják pótlásáról is gondoskodni kellett.

Végül is a gépek kinnmaradtak átképzésre.

A régi osztályból kivált egy századra való pilóta és Bánlaky főhadnagy parancsnoksága alatt egy, a vonalaktól kissé hátrább eső repülőtéren zárult le az osztály oroszországi szereplése és itt kezdődik az elfelejtett vadászszázad története.

Bánlaky főhadnagy, mindannyiunk dédelgetett »Gyurci«-ja nagy energiával vetette be magát az új feladat elvégzésére.

Fűtötte a magyar virtus. Hogyne fűtötte volna, hiszen a német vadászrepülő bajtársak néha bizony enyhe vállveregetéssel vették tudomásul a magyarok jelenlétét a fronton. De beleestek egy hibába. Mert a vállveregetés nemcsak a gépnek, hanem a pilótának szólt. És itt volt a tévedés. A falusi cigány hegedűjén még Paganini is alig tudhatna trillákat elővarázsolni.

Az átképzés negyedik napján a menetparancsnok kijelentette, hogy nézete szerint a kiképzés befejeződik. Ő itt már nem tud újat mondani a magyar vadászoknak. Hogy azonban ezt az egyedülálló esetet, már minthogy egy vadászszázadot négy nap alatt át lehessen képezni, elsietettségnek, vagy felületességnek ne minősítse a felsőbb parancsnokság, jelentését úgy tette meg, hogy a magyar vadászpilóták 3 hét múlva befejezik átképzésüket. A további két hét alatt a gyakorló repülések abból álltak, hogy géppárok és rajok kirepültek a vonalak fölé szabad portyázásra; hátha akad valami a cső elé. Hogy nem akadt, az ő szerencsétlenségük és az ellenfél szerencséje volt.

A három hét hamar eltelt — és Bánlaky megkapta a hat, nem egészen új, Messerschmitt F gépet. Elvonult a század. Kikerültek a magyar arcvonalról le, délfelé U-ba, a harcok gyujtópontjába. De csalódás érte fiainkat, mert az új beosztásokban nem vadászok, hanem »jabók«, azaz vadászbombázók lettek. Node efölött hamar napirendre tértek, mert abban, hogy ez a nehéz és sokszor igen veszélyes és súlyos veszteségeket magában rejtő feladat jutott nekik osztályrészül, a parancsnokság megtiszteltetését látták. Kemény harcok folytak elsősorban V. körül. Elszánt akarattal és összeszorított fogakkal lódultak neki elszánt fiaink az első bevetésnek. A gépek hasa alatt a bombák vészterhesen lógtak.

És megszületett az eredmény. A német különjelentés beszámolt a magyar »jabók« eredményes harcairól. A magyar ujságok is közölték ezt s kb. így hangzott: »F-n f. hó 28-án magyar repülők eredményesen támadták az ellenséget«.

A valóságban ez a következőket jelentette:

A 6 gépes század aznap 36 bevetést csinált. Tehát fejenként 6 bevetés jutott egy pilótára. (Egy repülő 2, de legfeljebb 3 bevetést csinálhat egy nap alatt.) Szétromboltak néhány pályaudvart, egypár vasutat megszakítottak, eredményesen támadtak harckocsigyülekezést és még emellett ráértek arra, hogy egy nap alatt 5 ellenséges gépet lelőjjenek.

Két nap mulva egy alacsony támadásutáni visszatéréskor nagy zúgással megjelent egy nagy többmotoros gép a repülőtér fölött és leszállt. Kiszállt pedig a gépből Korten vezérezredes és magához intette a magyar pilótákat. Rövid, katonás beszédben megköszönte az eredményes működést és a Vaskeresztet személyesen tűzte a pilóták büszkeségtől dagadó mellére. Mire a fiúk felocsudtak a meglepetéstől, már el is repült a nagy gép, benne a magasrangú repülővel, hogy máshova is elvigye elismerést osztogatni az arra érdemeseknek.

Annyi szent, hogy ezt a kitüntetést nem sok papírváltás és levelezgetés, felterjesztés stb. előzte meg. Ez a tábor a gyorsaság jegyében zajlik; ahol pedig az eredmény gyors, olyan legyen az elismerés is.

És a Bánlaky-század tovább dolgozott. Az orosz nyomás egyre erősebb lett. Elérkezett az idő, hogy a századot egy hátrább fekvő repülőtérre kellett telepíteni.

A gépek még bevetésre jártak, mikor a földi rész már elindult. És itt érvényesült »Gyurci« különböző kivonulásokban szerzett csapattiszti gyakorlata, amennyiben teljes anyagot és személyzetet hiány és veszteség nélkül tett hátra. Hogyne lenne gyakorlata, mikor Szabó Mátyás őrnagy osztályparancsnoki boszorkánykonyhájában edződött századparancsnokká.

Gépállománya időközben négyre apadt. Egy gép Szabó zászlóssal kényszerleszállt, átvágódott. Négy óráig lógott fejjel lefelé a gépben, míg végre egy arra vonuló német alakulat kiemelte szorult helyzetéből. De kissé megsínylette az esetet, mert miközben ájultan lógott a lekötőszíjakon, a nyakába csurgó benzin sebesre marta vállait. A másik géppel Paul főhadnagy, eddig legeredményesebb vadászrepülőnk (hét légigyőzelemmel) halt hősi halált. Alacsony támadásról visszatérőben, sebzett gépe kigyulladt s mielőtt még kiugorhatott volna, a gép égve lezuhant. Bizony a szokásos nekrológon kívül az ő neve nem sokat szerepelt, pedig hát viszonyainkhoz mérten mégis csak ő volt a legeredményesebb vadászrepülőnk.

Egy gépünk nem tért vissza, mondja a hivatalos jelentés.

Közben az orosz előretörés miatt még hátrább kellett vonulni. Ezt az áttelepítést is sikeresen abszolválta Bánlaky főhadnagy; közben találkoztak az úton egy magyar munkaosztaggal, ahol négy félig megfagyott sebesült is volt. Nem volt sok habozás. Markos kezek ledobáltak a terhekből kevésbbé nélkülözhető anyagot és a sebesülteket felvéve, sikeresen, emberveszteség nélkül, elérte rendeltetési helyét.

Az áthatolhatatlannál sűrű köd, mely abban az időben tragikusan lefödte még a végtelen orosz harctereket, sajnos, lehetetlenné tette a felderítést és a fokozottabb repülőtevékenységet. A hányatott sorsú Bánlaky század ismét, ezúttal már az utolsó sikeres áttelepülést hajtotta végre.

Egypárnapos pihenő és a gépek rendbehozatala után a század ismét résztvett azokban a harcokban, melynek eredménye a három hétig orosz kézben volt Charkov visszafoglalása.

A poltavai nyugodt napoknak vége. A század már ismét legelöl jár és osztogatja súlyos csapásait az ellenségnek.

Minap beszéltem a század egyik »kiváló« (ez a jelző a szó legszorosabb értelmében veendő és nem pedig csak »díszítő jelző«, mert ezek a pilóták kivétel nélkül kiválóak) tagjával, Raposa zászlóssal, aki azért tudott két hét szabadságot kapni, hogy vizsgájáról el ne maradjon az egyetemen.

Lukács zászlós, helyesebben Luci, pedig kilenc hónapig szántotta az orosz eget, míg végre szabadságot kapott.

Tarnay őrmester esete sem éppen gyerekjáték. Őt ugyanis már két ízben lőtték le a vonalak mögött és hála a Hadúrnak, mindkétszer épségben vájta át magát a saját vonalakig. Ilyen és ehhez hasonló esetek, az átlövöldözött gépek mind tanui annak, hogy az elfelejtett század csendben, de annál eredményesebben végzi munkáját. A pilóták átlagbevetéseinek száma 90 körül van és nemsokára elérik a százas számot. Elismerést ezért se nagyon várnak, pedig ezt az eredményt a németek az aranyjelvénnyel jutalmazzák. (Az ezüstért 60 és a bronzért 20 ellenségfeletti repülés szükséges.)

Hát így dolgoznak ők.

Ami pedig a kétkedőket illeti, akik egy vadászszázad munkáját csak légigyakorlatnak számáról ítélik meg, fel kell őket világosítani, hogy a szóbanforgó század jabó s mint ilyeneknek, kevés alkalmuk van a hírt és dicsőséget jelentő légigyőzelmeket aratni. De ha pénzben összeadjuk azt a kárt, amit ez a század az ellenségnek okozott, akkor, azt hiszem, a kételkedők is megnyugszanak és meghajtják az elismerés lobogóját az elfelejtett vadászszázad előtt. Nem szabad azt a századot elfelejteni, amelynek gépei felett vitéz Horthy István szelleme lebeg.

Ez a század legyen az a mag, mely a hazai talajba ültetve majdan terebélyes fává nőjön.

Egy kósza hír szerint Bánlaky Gyurka fölé egy új századparancsnokot tesznek. Valószínűtlen ez, hiszen hat hónapon át jóban és rosszban, nagy hozzáértéssel és szeretettel és egyben eredményesen is vezette a századot.

Szerény soraim végére érve, öntudatlanul is a megkorszerűsített Petőfi-sorok jutnak eszembe, hogy »Koszorút kötöttem cserfa leveléből, kinek adnám másnak, mint vitéz Bánlaky vadászszázadának?!«

Mindnyájuknak jó leszállást kíván Pirithy Mátyás

Légi szállítóflották és a jövő kereskedelmi repülése

Kétségtelen, hogy a tengelyhatalmak, azaz a »hármas egyezmény« hatalmai és »egyesült nemzetek« mai viaskodása sokkal inkább világháború, mint az 1914—1918-as háború. Míg akkor csak ideiglenesen voltak mellékhadszínterek Európán kívül, addig ma a harcok két egyenrangú főhadszíntéren játszódnak le, óriási kiterjedéssel, egymástól óriási távolságban. Az egyik Európát, az Északi-jegestengert, a Földközi-tengert és Észak-Afrikát, a másik Kelet-Ázsiát és a Csendes-óceánt foglalja magába. A kettőt elválasztja a Szovjetbirodalom, India és a Közel-Kelet államai. Összeköti őket a szabad világtenger, amelyen a háború kifejlődése ugyan kevésbbé felismerhető, mint a szárazföldi hadműveleteknél, de ahol mindkét részről annál nagyobb erővel és kitartással folyik a harc.

Ismételten rámutattunk arra, hogy a vezetési kérdéstömegekben a szállítási problémák ebben a háborúban különösen nagy teret foglalnak el. A motor bevezetése a hadvezetést a csatamezőn sokkal mozgékonyabbá tette és a lőszerrel való ellátást olyan mérvben tette lehetővé, ami valóban megfelel a korszerű fegyverek teljesítőképességének, de 20 évvel ezelőtt még álmodni sem mertünk volna róla. Az ellátásnak azonban megfelel az elhasználás is, tehát ismét érdekes példája annak, hogy a lehetőség mindnagyobb igényeket támaszt mindig.

A tengelyhatalmak számára a szárazföldi és légi szállítószolgálat döntőfontosságú, az »egyesült nemzetek« és Japán számára pedig a tengeri- és légiszállító szolgálat. Ennek megfelelően alakult ki a hadvezetés is a szállítószolgálat ellen. A brit és amerikai légierő állandóan »kis háborút« vezet nyugaton a vasúti összeköttetések, különösen a mozdonyok és az összes motoripartelepek és az üzemanyagtermelés ellen. Ugyanolyan kitartással küzd Németország nagyszerűen kiépített tengeralattjáró és légifegyverével az ellenség hajózása ellen, az összes világtengereken. Ha egyszer majd ismeretesek lesznek az oroszországi csaták részletei, fogjuk csak igazán láthatni, mily nagy mérvben befolyásolták a szállítóeszközök, elsősorban a légiszállítás, a csaták menetét.

A mostani új háborúban, mint egészen új és teljesitőképes szállítóeszköz előlépett a repülőgép. A nagy és igen jó teljesítményű óriás repülőgéptipusok mellett, különösen bevált ebben a szolgálatban a híres német Junkers Ju—52-es gép, amelynek hadjáratdöntő jelentőségére a lengyel, norvég, francia és orosz háborúban már néhányszor rámutattunk. Emellett a négymotoros Junkers Ju—90-es, Focke—Wulf, Condor és olasz Savoia S. 82. tipusoknak, 6—8 tonna hasznossúly hordképességgel már jelentős feladat jut a szállítószolgálatban

Napoleon oroszországi hadjárata 1812-ben csődöt mondott a hiányos utánszállítás, a szállítószolgálat problémája miatt. Az 1941—1942. évi telén a német vezetés megoldotta a keleti térben álló német hadseregek utánszállítási problémáit, pedig a lengyel háborút befejező Odera-vonalról az utánszállítási vonalak 1000—1500 km-rel meghosszabbodtak és a gyér közlekedési hálózat rendkívüli nehézségeket okoztak. Mint új, tömeges ellátási jelenség került előtérbe 1941—42. háborús év alatt, az eddig csak szórványosan alkalmazott légiszállítás. Ahol a földi szállítóeszközök nem tudták eléggé követni a küzdő csapatokat, mert áthidalhatatlan akadályok álltak elébük, ott csakhamar beugrottak a nemrég repülőhalált halt Gablenz báró, tábornok vezetése alatt álló légiszállító osztályok. Ezt különösen Keleten az 1942. év téli háborúja alatt és most, a nagy téli orosz offenzíva idején gyakorolták, amikor az ú. n. sündisznóállásokat elszigeteltségükben hónapokig látták el légiúton is a németek.

A japánok 1941 december 8 óta mutatták be a jól vezetett háborút, mint szállító problémát, mind a szárazföldön, mind a tengeren. A tengeren át szinte lehetetlent teljesítettek, úgyszintén szárazföldön is és ehhez minden adódó lehetőséget, kisegítőeszközt felhasználtak háborús céljuk érdekében

Anglia és az Egyesült Államok számára a mostani háború még inkább és elsősorban képvisel szállítási kérdést. Ahhoz, hogy harcolhassanak, először szállításokat kell lebonyolítani és pedig először anyagot és csapatokat, hogy bázist létesítsenek. Akkor következnek a nagyszállítások, küzdő csapatok szállítmányai és végül az utánszállítás és ellátás konvoijai. Ma már egyetlen tengeri út sem biztonságos, a Földközi-tenger például az angolok számára India és a Közelkelet felé teljesen használhatatlanná vált. Az Afrika déli csúcsa körüli hatalmas kerülőút a hajó számára csak évi 3—4 utat tesz lehetségessé. Ehhez még mindenüvé tengerészeti biztosítást kell kíséret formájában adni, de ez sem jelent teljes biztonságot és emellett szétforgácsolja a tengeri erőket. Ha csak egyetlen hadosztályt akarunk nehéz fegyvereivel valamely távolabbi hadszíntérre a tengeren át szállítani és azt állandó harcképességben tartani, úgy ehhez 300.000 brt. hajóür szükséges. Ennek tudatában, valamint a tengelyhatalmak légiszállításainak eredményei alapján, az angolszászok mult év óta fokozottabban foglalkoztak a légiszállítás kérdéseivel. Különösen az USA kormányát érdekli a kérdés, mert a jövő kereskedelmi repülés kiépítése érdekében, ez a mostani háborús szolgálat nagyszerűen állítható be az Egyesült Államoknak egész világot átfogó imperialisztikus politikájába.

Néhány hónap óta az amerikai szak- és napisajtó óriási hírveréssel üdvözli a tervezett amerikai légiszállító flottát, amely egycsapásra nemcsak a hajóürhiányt fogja megszüntetni, hanem az amerikai hadsereg állandó jövő szállító eszközét fogja képviselni. Minthogy ezek a jelentések inkább sok fantáziával, mint szakértelemmel készültek, igen érdekes ehhez az amerikai légiszakemberek véleményét megismerni, ugyanis ötezer óriás-szállítógép építéséről és szolgálatba állításáról beszélnek általában.

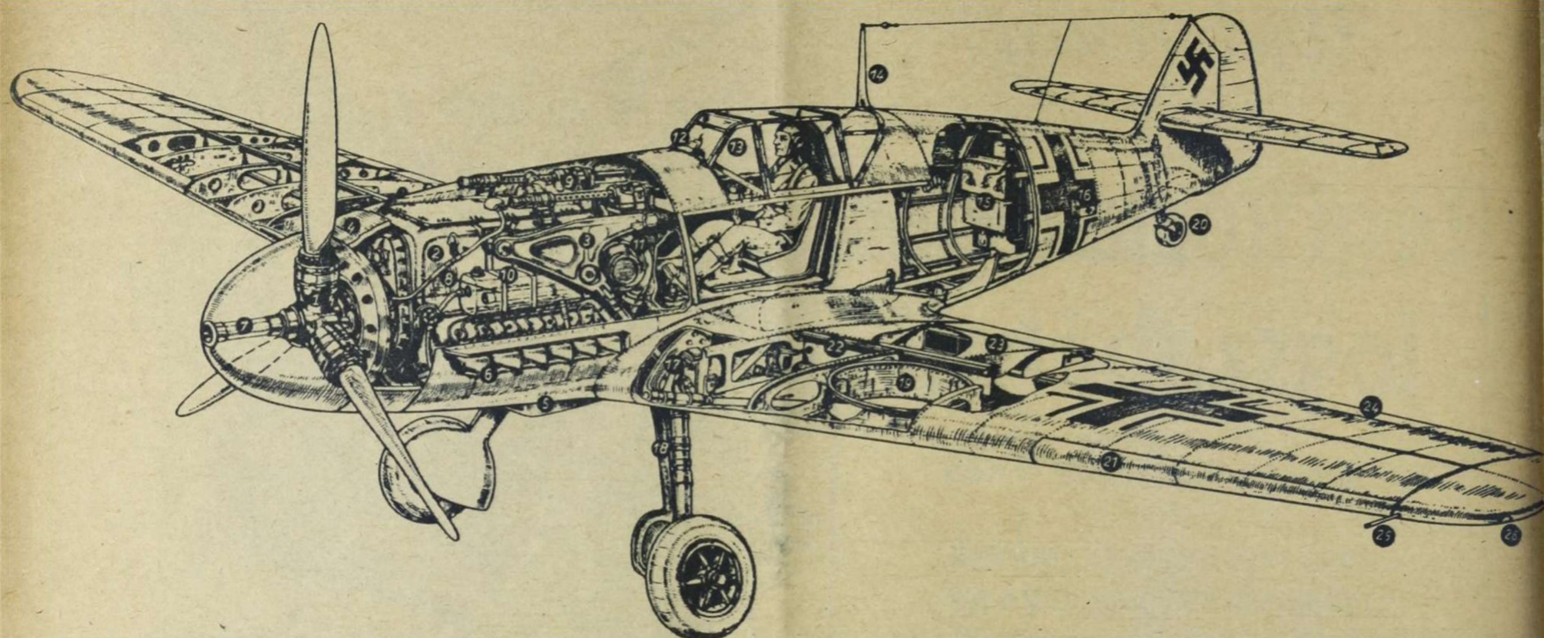
Legutóbbi időkig a teherszállító repülőgépek gyártása Amerikában elhanyagolódott: Roosevelt elnök 1940. évi építési programja 50.000 repülőgépet illetően (lásd Magyar Szárnyak folyó évi 5. számát) egyáltalában nem foglalt magában hosszútávú szállítórepülőgépeket és csupán 2 százaléknyi kétmotoros gép gyártását tervezte harcászati alkalmazásra. Miután most felmerült a hajószállítás helyettesitése óriásgépekkel, kimutatják előnyeit és hátrányait a két szállításmódnak, különösen amerikai hadianyagszállításra alkalmazva a különböző hadszinterekre. Ha a hajószállítás Amerika és Anglia között 37 napot, Amerika és Ausztrália között 2 hónapot, Indiába, a Közel-Keletre és Oroszországba 5 hónapot igényel, úgy ezeket a szállitási időket szakvélemények szerint azonnal alaposan csökkenteni lehetne a rendelkezésre álló szállítórepülőgépek igénybevételével. A megszakítás nélküli bevetés feltételezése mellett a légiösszeköttetés Angliába 20 órát, Ausztráliába két napot, Kairóba két és félnapot, Indiába és Oroszországba 3 és félnapot igényelne. A jól kiépített és teljesitőképes légiszállítóflotta eszerint tehát hatalmas előnyt jelentene. Hogy ez a jelenlegi repülőgépgyártási program betartása mellett egyelőre tisztán nyersanyagot illetően végrehajtható-e, nem vizsgáljuk, szintúgy azt a kérdést sem, hogy az USA ma vagy a közeljövőben rendelkezik-e annyi hajózó személyzettel, ami egy ilyen szállítóflottához szükséges. Mindezek a nehézségek azonban háttérbe szorulnak az egész terv főproblémája előtt: a szakemberek véleménye szerint a mai helyzetet messze meghaladó, jól kiépített földi szervezet nélkül, amely javítóműhelyeket, tartalékalkatrész raktárakat, tanult földi személyzetet és mindenekelőtt hatalmas, nagyértékű repülőüzemanyagot tároló raktárakat igényel végig az egész szállító vonalon, a szabályos, rendszeres és teljesítőképes csapat- és anyagszállítás légiúton kizártnak látszik. Ámbár Amerika hadbalépésével kiépítettek ugyan légierőtámpontokat Közép- és Délamerikában, a nyugatafrikai tengerparton, Erytreában és még néhány helyen, biztos az is, hogy a vonalvezetés kiválasztása ma már nem történhet tisztán repülő- és műszaki szempontok alapján. Lényeges szerepet fog játszani a kiválasztásnál annak a valószínűsége, hogy ellenséges behatás mennyire veszélyeztetheti azt. Ilyen meggondolásokat végeztek az amerikai szakemberek a Brazilián átvezető légiútvonalak megalkotásánál is, amelyek a nyugatafrikai partokra, a Közelkeletre, Indiába és Kínába vezetnek. Bathurst, az afrikai nyugati part legfontosabb légitámaszpontja, csak 170 km távolságra van Dakartól (akkor még nem szállták meg az

amerikaiak), úgyhogy amerikai katonai vélemény szerint számolni kellett ellenséges vadászok beavatkozási lehetőségével, miáltal a támaszpont használhatatlanná válhatott volna a szövetségesek számára. Ezáltal esetleg át kellett volna helyezni a támpontot Belga-Kongóba, amely a transzatlanti légiútvonalat kereken 800 km-rel meghosszabbította volna. Annak feltételezése mellett, hogy a jelenleg építés alatt álló Douglas C—54. (DC—4) mintájú négymotoros teherszállító repülőgép a Natal (Brazilia)—Bathurst vonalon kereken 5 tonnás terhet szállíthat, a fentemlített 800 km-es útvonalmeghosszabbitás 30 százalékos tehercsökkentést vont volna maga után. Eltekintve a hosszú repülési útvonalak nem gazdaságosságától, az egyes támaszpontok repülőüzemanyaggal való ellátása képezi a főproblémát, bárhol feküdjenek is ezek a repülőtámaszpontok. Ha az Egyesült Államok egyszer arra kényszerülnek, hogy a támaszpontokat kizárólagosan az anyaországból lássák el üzemanyaggal, úgy az egész légiszállítószervezet messzemenően függ megint a hajószállításoktól. Feltételezhető, hogy a korszerű négymotoros szállítórepülőgép egy tonna hasznos teher szállításához Braziliából Indiába (a visszarepülést bezárólag) kereken két tonna üzemanyagot igényel. Az említett vonalakon tehát légiszállítások csak akkor lehetségesek, ha az üzemanyagellátás a légi támaszpontok ellátására más szállító eszközök igénybevételével lehetséges. Ámbár az USA-ban különböző repülőgéptipusok állnak kifejlesztés alatt, amelyek jobb teherbírást és nagyobb hatástávolságot ígérnek, ez a teljesitménynövelés sem változtat azon a problémán, hogy a légi szállítás mindig az üzemanyagellátásától függ. Ez az ellátási probléma sarkalatos alapja marad minden tervezésnek, bármely ismert vagy jövő épitésű modern repülőgépről lesz is szó.

Az amerikai segítséggel a legnagyobb zavarban kétségtelenül Anglia van, mert eddig is minden igyekezete arra irányult, hogy az »Imperial Airways« világot átfogó légiforgalmát és ezzel az angol szupremációt fenntartsa és lehetőleg a békekötés utáni időkre átmentse. Természetesen ez igen nehéz, mert Angliában a háborús viszonyok erősen befolyásolják a gyártást és alkalmazást, minthogy a hadvezetőség mindent lefoglal katonai célokra. Az »Imperial Airways Ldt.« a háború előtt közvetlenül megbukott, mert, angol sajtóhirek szerint, pénzügyileg jobban működött, mint a légi forgalomban! Az »Imperial Airways«-t és konkurrensét, a »British Airways«-t átvette az állami »British Overseas Airways« 3,500.000 font költséggel, de már nem tudott sokat tenni, mert kitört a háború. Ez még rosszabbá tette a helyzetet, mert a közlekedési igények nőttek, a repülőgépállomány pedig csökkent. Nagyrészük a norvég akcióban és Észak-Afrikában elveszett. Minthogy az angol gyártás szállító repülőgépeket illetően zárolt volt, az amerikai segítség néhány öregebb forgalmi gép alakjában először igen gyenge volt, azután az amerikai »Pan American Airways« vette át lassanként a távolkeleti és afrikai angol forgalmi vonalakat. Ez a kritikus helyzet az utóbbi időben igen erős sajtóhadjáratot indított meg Angliában, mely az előző évi afrikai harctéri kudarcokat a hiányos légi szállitószolgálatnak tulajdonitotta. A British Overseas Airways-nek szemére vetették, hogy nem lépett idejében alkalmas szállító repülőgépek igényével a légügyi minisztérium elé. A légügyi minisztériumot is hibáztatják, hogy nem intézkedett idejében nehéz harcigépek megfelelő átalakítására szállítási célokra.

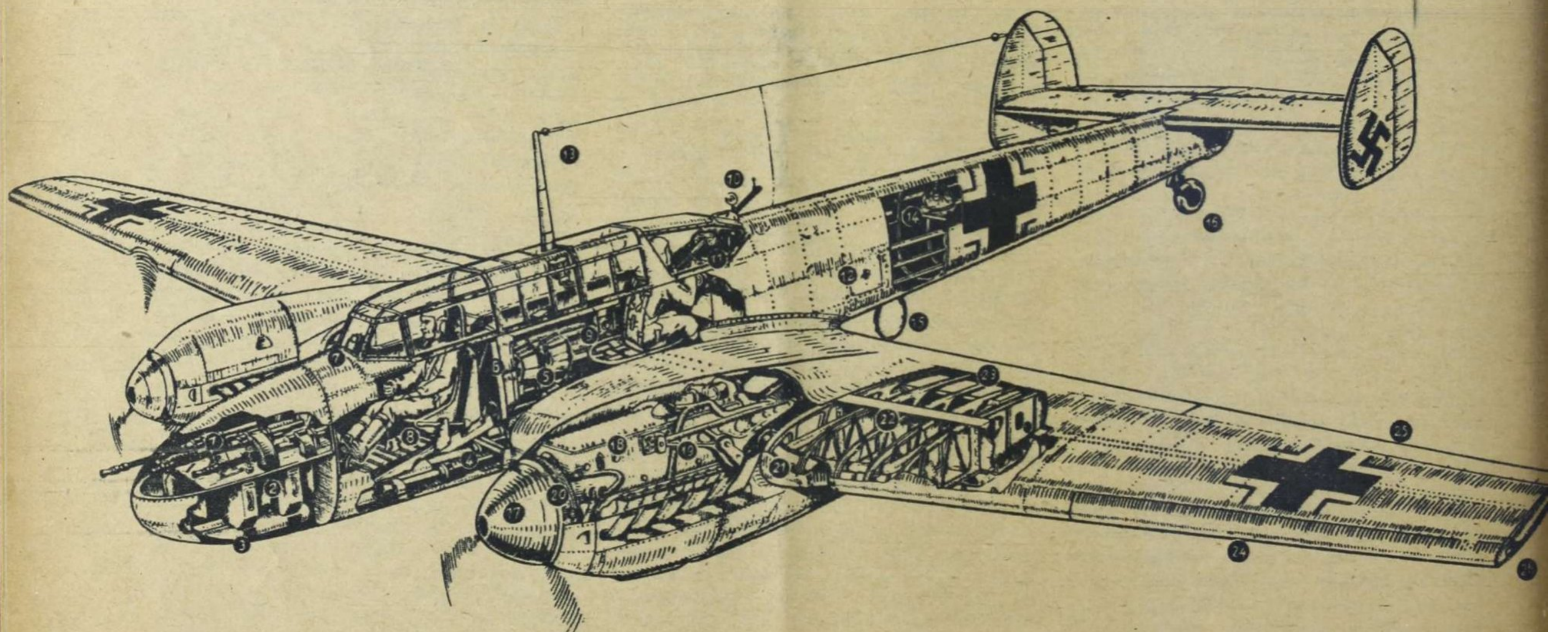
Mult év közepén D. Llewellyn angol repülőipari miniszter úgy nyilatkozott, hogy célszerűbbnek látszik kész szállító repülőgépeket az USA-ból megrendelni, mint most Angliában a szállítógépek szerszámgépszükségletével és egyéb problémáival foglalkozni. Tagadja, hogy a négymotoros Short Stirling gépet eredetileg forgalmi gépnek tervezték. De elismeri, hogy a légügyi minisztérium elővigyázatosságból (esetleges amerikai szállítási nehézségek?) és kisérletképpen egy harcigéptípust szállítási célokra átépittetett. A nyár közepén repült először ez a gép. Később Sinclair légügyi miniszter is nyilatkozott ehhez a kérdéshez. Megigérte a megoldást és úgy véli, hogy »Anglia hamarosan légiszállítóflottával fog rendelkezni«. A fennálló óriási arcvonalak mellett természetesen a légi szállítás mindig súlyos gondja lesz az angolszász hadvezetésnek. Pedig mind az amerikai, mind az angol vezetés ebben a kérdésben szeretne már úgy intézkedni, hogy ezzel a jövő kereskedelmi repülése alapját és a világot átfogó hatalmát megvesse. Már a semleges sajtó is foglalkozik ezzel a kérdéssel és ennek felfogását a következő számban akarjuk ismertetni. Biztos azonban egyelőre az, hogy az Egyesült Államok »támaszpont-elveiket« a légiforgalomban is céltudatosan követik, ezekről a támaszpontokról a háború utáni időkben sem fognak kivonulni és ezzel megint egy lépést tettek Anglia eddigi világuralmának letörésére. Angliának minden oka megvan efölött töprengeni!

vitéz Szentnémedy Ferenc



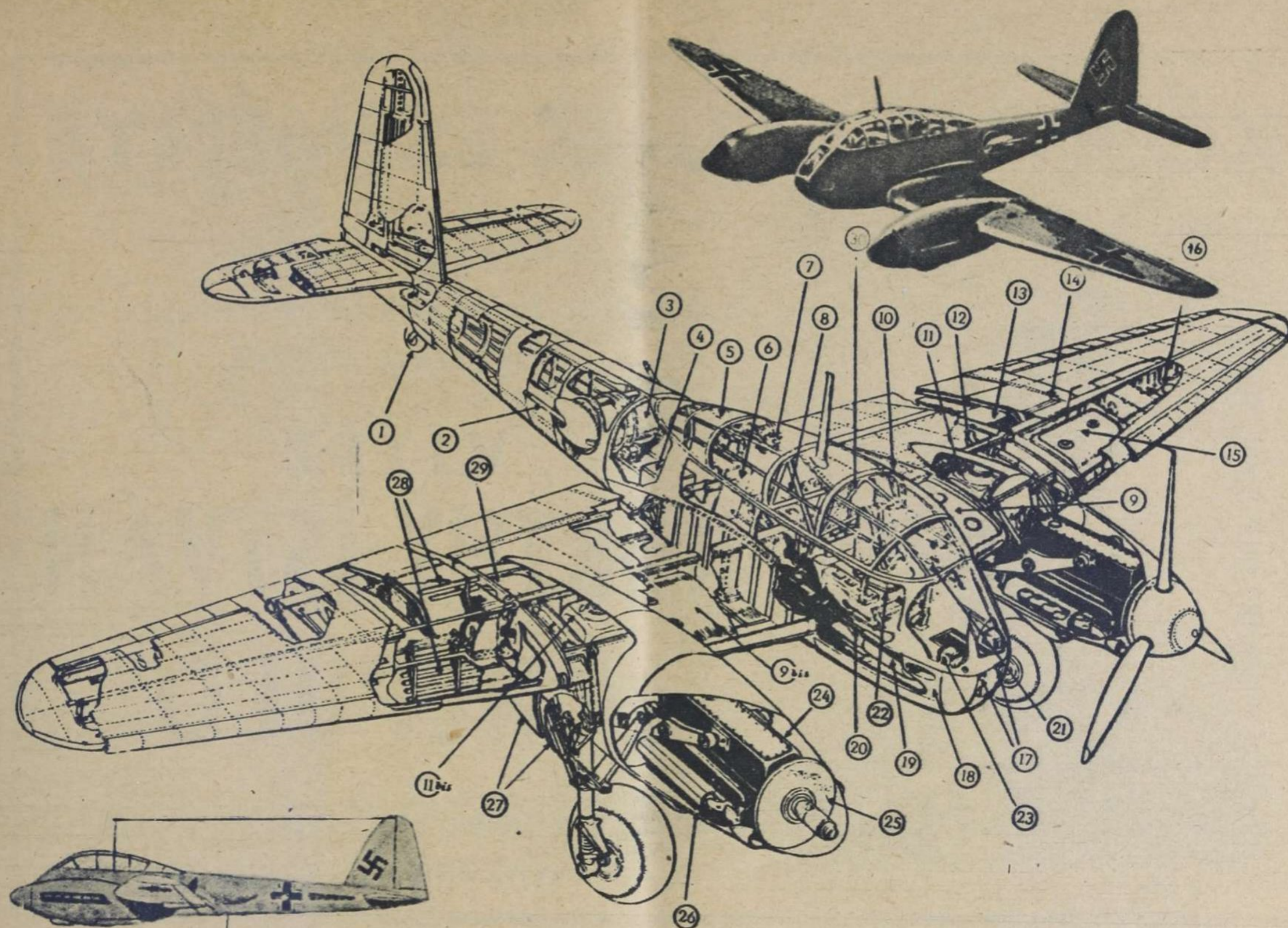
A MESSERSCHMITT ME. 109. RÉSZLETES METSZETRAJZA.

1. Állitható VDM. légcsavar. 2. DB. 601. A. motor. 3. Motorágy. 4. Olajtartály. 5. Olajhűtő. 6. Kipuffogócsonkok. 7. Védőcső. 8. Motorágyú. 9. Két géppuska. 10. Víztartály. 11. Sűrítő. 12. Reflexcélzó. 13. Ledobható kabintető. 14. Antenna. 15. Rádió. 16. Elsősegélycsomag. 17. Futóműcsatlakozás. 18. Bevonható futómű. 19. Kerék helye. 20. Bevonható farokkerék. 21. Résszárny. 22. Főtartó. 23. Vízhűtő. 24. Csűrő. 25. Sebességmérő. 26. Helyzetlámpa.



A MESSERSCHMITT ME. 110. RÉSZLETES METSZETRAJZA.

1. Négy géppuska. 2. Lőszertartó. 3. Védőcső. 4. Két gépágyú. 5. Tölténydob. 6. Rádió. 7. Célzótükör. 8. Állitható ülés. 9. Megfigyelő ülés. 10. Egy géppuska. 11. Lőszerdob. 12. Sebcsomag. 13. Antenna. 14. Iránytű. 15. Irányantenna. 16. Farokkerék. 17. Állitható légcsavar. 18. DB. 601. motorok. 19. Motorágy. 20. Víztartály. 21. Légszívócső. 22. Főtartó. 23. Vízhűtő. 24. Résszárny. 25. Csűrő. 26. Helyzetlámpa.



A MESSERSCHMITT ME. 210. A—1. RÉSZLETES METSZETRAJZA.

1. Bevonható farokkerék. 2. 13 mm-es hátsó MG. 131. géppuskák. 3. Forgatható géppuskatorony. 4. A géppuskatorony állványzata. 5. Golyóálló üveg. 6. Páncéllemez. 7. A hátsó géppuskák irányzéka. 8. Megfigyelőállás. 9. Benzintartályok. 10. Benzintartály. 11. Olajtartályok. 12. Páncélozott olajvezeték. 13. Olajhűtő. 14. Zuhanószárnykerék csukva. 15. Benzintartály. 16. Leszállófény. 17. 8 mm-es MG. 17. Géppuskák. 13. Páncélozott orr. 19. Két darab 500 kg-os bomba. 20. Két darab 20 mm-es MG. 151. gépágyú a törzs két oldalán. 21. Műszerfal. 22. Páncélzat a motor alatt. 27. Futóműtér. 28. Zuhanófékek. 29. Futóműtér. 30. Páncéllemez.

HÁROM MESSERSCHMITT-GÉP

Olvasóink közül sokan — jogosan — hiányolják, hogy nem hozunk elegendő német gépismertetést lapunkban. Bármennyire is szeretnők korlátozások nélkül, maradéktalanul ismertetni a Magyar Szárnyakban a német repülőtechnika szakadatlan ütemű, óriási fejlődését, a háború s a légierőnek döntő szerepe a repülés ma merőben katonai jellegű vívmányaira vonatkozólag fokozott szigorúsággal alkalmazza a cenzurát. Ezért gépismertetésünk elsősorban a velünk szembenálló hatalmak géptípusainak ismertetésére szorítkozik, annál is inkább, mivel ezáltal légvédelmi figyelőszolgálatunknak is értékes támpontokat nyujthatunk.

Most abban a kivételes helyzetben vagyunk, hogy német és olasz lapok rajzai alapján három Messerschmitt-gépet ismertethetünk részletes vázlatrajzban. Az együléses Messerschmitt Me. 109. F. vadászgép, a Messerschmitt Me. 110. C. rombológép olvasóink előtt jól ismertek. Metszetrajzukból azonban sokat tanulhatunk s a két géppel szerzett tapasztalatok értékesítéséből született Messerschmitt Me. 210. gép metszetét is bemutatjuk.

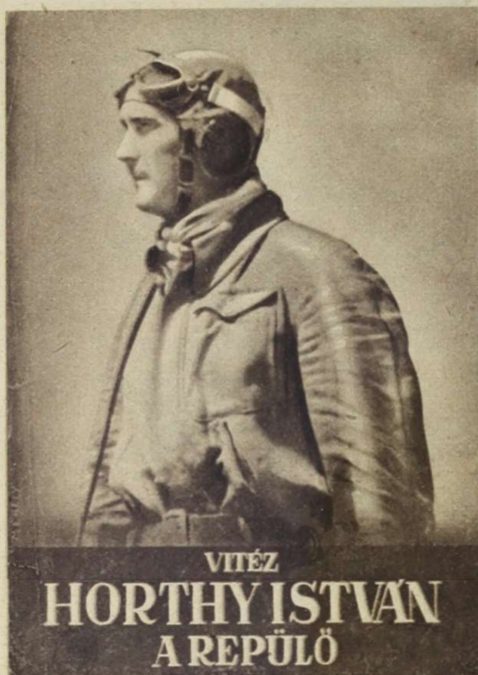
A Messerschmitt Me. 109. F. együléses egymotoros vadászgép, 1175 lóerős (a motor teljesítményét ezen felül is fokozták újabb időben) Daimler Benz DB. 601. A. motorral. (Az új motor jelzése állítólag DB. 601. F.) Legnagyobb sebessége s egyéb részleteire vonatkozólag biztos adatunk nincs, általában 600 km/órára becsülik a géppel elérhető legnagyobb vízszintes sebességet. A további részletekről a rajz elegendő felvilágosítást ad.

A Messerschmitt Me. 110. C. gép kétüléses kétmotoros nehéz vadász- és rombológép. Nagy sebessége és erős fegyverzete következtében ma a világ egyik legnagyobb harcigépe. Legnagyobb sebessége körülbelül 570 km/óra, két 1175 lóerős Daimler Benz DB. 601. A. motorral. Mind a két gép vadászbombázóként is megjelent s rendkívüli sikereket aratott angolszász és szovjet páncélosokkal szemben. A gép felépítésére vonatkozólag a rajzon találunk adatokat.

A Messerschmitt 210. A.—1. kétüléses, kétmotoros romboló és nagyhatótávolságú vadászbombázó, ma a világ legkorszerűbb többfeladatosa. Két 1395 lóerős DB. 601. F.—1. motorja van. Szárnyszélessége 16.37 m, törzshossza 12.26 m, repülősúlya 9060 kg, legnagyobb sebessége 6000 m magasságban 590 km/óra, repülőtávolsága 440 km/óra utazósebességgel 2400 km. A gépen kb. 415 kg súlyú páncélzat van! Minden további adatot megtalálunk a rajzon.

A három Messerschmitt-gép szerkesztőjének kivételes képességeit igazolja s egyben a német légihaderő állandó fölényének egyik legbiztosabb záloga.

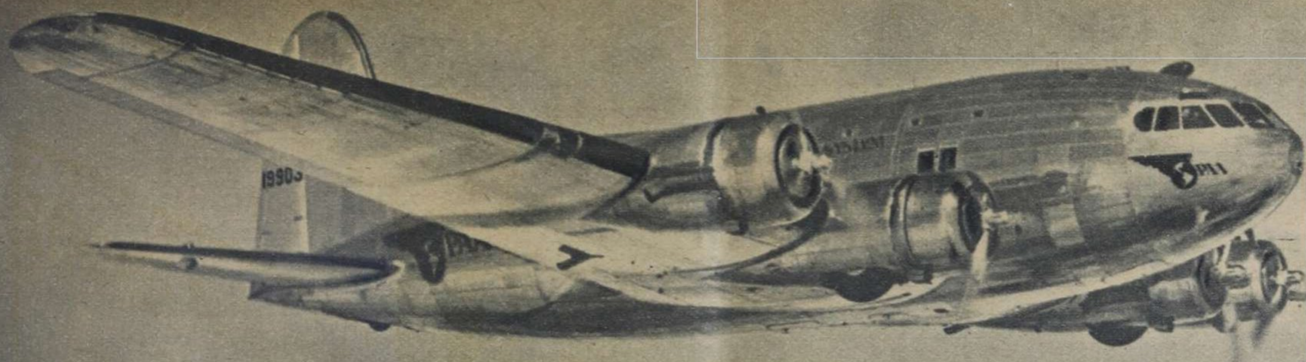
KÖNYVPIACUNK ESEMÉNYE



JÁNOSY ISTVÁN
a Magyar Szárnyak főszerkesztőjének
nagyszerű könyve

VITÉZ
HORTHY ISTVÁN
A REPÜLŐ

Rendelje meg kiadóhivatalunk
könyvosztálya útján



EGYRE FELJEBB

Légiharc és közlekedés a szubsztratoszférában

Már a háború előtt rendkívül érdekes kísérletek folytak külföldön az utazórepülés magasságának növelésére. A repülés magasságát a szokásos földközel vagy 2—4000 méterről előbb 6000 méterre, majd legújabban e fölé fokozták. Ezzel egyidejűleg természetesen megnövekedtek a nehézségek is s ezekről akarunk most néhány szót szólni. Végső ösztönzést e cikk megírására két külföldi hír adott: Németország használja a Messerschmitt Me. 109. G. mintájú vadászgépeket, Anglia pedig a Vickers Spitfire IX. mintájú gépet állította szembe a Messerschmittekkel. Mind a két gép kifejezetten a nagy magasságokban való légiharcra készült.

A földünket körülvevő légréteg nyomása, sűrűsége és hőmérséklete annál jobban csökken, minél magasabbra megyünk. A földközelben 760 mm Hg barometrikus nyomás 2 km magasságban még 600 Hg. mm, de 7500 m magasságban már csak 300 higanymilliméter s 10 km magasságban éppen eléri a 240 Hg mm értéket. Hasonló arányban csökken a levegő sűrűsége is. A hőmérséklet változása is szembetűnő: Ha földközelben +15 C° a hőmérséklet, 6000 méteren már —25 C° hideg s 7500 méteren —35 C°, 9800 méteren pedig —50 C° a hőmérséklet. Még feljebb emelkedve elérjük azt az övezetet, ahol a hőmérséklet megállapodik: —56.5 C°; ez körülbelül 12.000 méteren van. Az állandó hőmérsékletű réteg neve: sztratoszféra. A mintegy 6000 és 12000 méter között elterülő légréteget nevezzük szubsztratoszférának.

Mikor napilapjaink sztratoszféráról beszélnek, főleg sztratoszférában lejátszódó légiharcokról vagy közlekedésről, általában nem ezt, hanem a szubsztratoszférát akarják említeni. Eddig még legfeljebb a sztratoszféra határain játszódtak le légiharcok, benne egyáltalában nem.

A magassági repülés élettani hatásairól annyit beszéltünk utóbbi időben a Magyar Szárnyakban, hogy olvasóink bizonyára teljesen tisztában vannak ennek tüneteivel és főbb jellemzőivel. Mostani gondolatmenetünk számára elegendő annyi, hogy 7000 m feletti huzamos tartózkodáshoz már a tiszta oxigénbelégzés sem megfelelő, 9000 méter felett ez a megoldás csak egyes (pl. rekord- vagy gyakorló) repülésekre kielégítő. A 9—10 kilométeres határ elértekor egészen új élettani kérdések merülnek fel s kielégítő megoldás ma csak a túlnyomásos pilótaöltözék (buvárruha) vagy a túlnyomásos fülke.

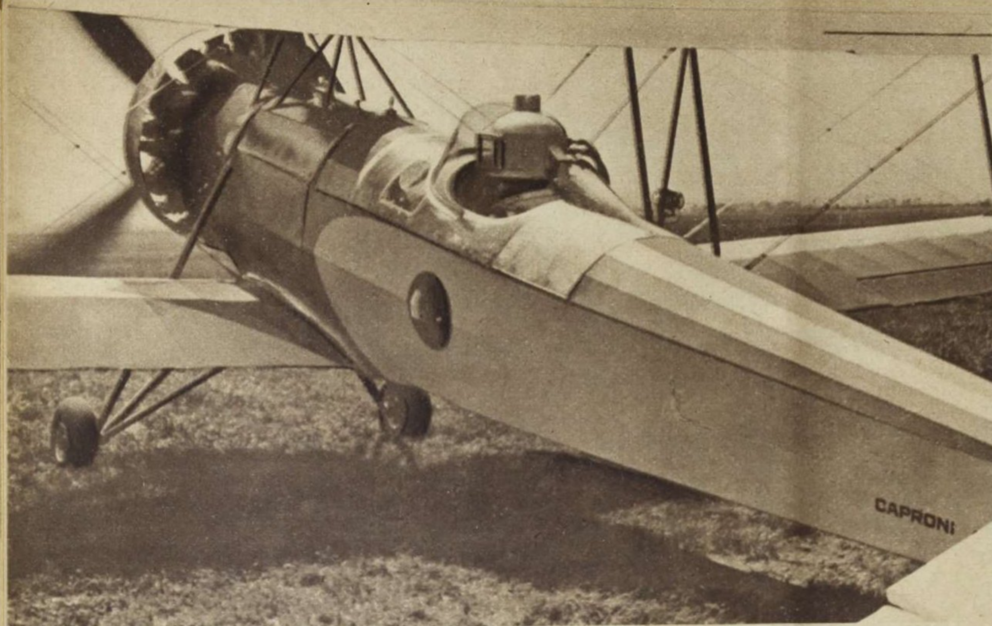
A szubsztratoszféra-repülés tehát különleges követelményekkel lép fel a repülővel, a sárkánnyal és a motorral szemben egyaránt. Valamennyinek kielégítő megoldásával juthatunk csak el olyan megoldáshoz, mely akár a katonai szolgálatban, akár pedig a légiforgalomban megállja a helyét.

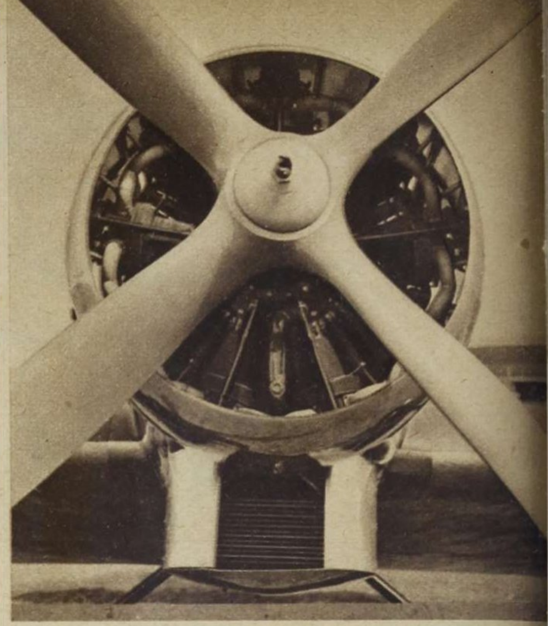
A gépet vezető repülő számára biztosítani kell azt a légkört, amelyben veszélytelenül tartósan fejtheti ki tevékenységét. De ugyanígy a gép utasai számára — legyen az harcigép vagy forgalmi — szintén megfelelő légkört kell teremteni. Mint már említettük, katonai gépnél ez megoldható úgy, hogy minden egyes repülőt, tehát a gép személyzetét külön-külön túlnyomásos ruhába öltöztetjük, ezt a ruhát fűtjük, vagy pedig, hogy a személyzetet egy vagy több léghatlanul zárt túlnyomásos fülkébe helyezzük.

Az első megoldás kétségkívül egyszerűbb, hiszen a gép egyéb berendezéseinél csak arra kell még ügyelni, hogy a nagy magasság, elsősorban a nagy hideg ellenére is minden üzemképes maradjon. (Kormányok, kormányvezetékek befagynak stb.) A földközelben uralkodó hőmérséklethez számított hőmérsékletkülönbség ugyanis akkora, hogy a hideg következtében beálló összehúzódás nem hanyagolható el. A hőmérsékletkiegyenlitésről tehát a gép valamennyi mozgó vagy kapcsolódó, erőátvivő stb. berendezésénél alaposan kell gondoskodni.

A második megoldás, mikor túlnyomásos fülkét építünk a törzsbe, illetve azt részben azzá alakítjuk át. A gép személyzetét így nem akadályozza tevékenységében a buváröltözet, az egy fülkében dolgozó pilóta és megfigyelő munkája is tökéletesebb, hiszen összeköttetésük közvetlen. A fülke fűtése is jobban, elviselhetőbben oldható meg, katonai és forgalmi szempontból egyaránt ez a megoldás előnyösebb. Ezzel szemben ez lényegesen bonyolultabb is. A túlnyomásos fülkében minden egyes kivezetést, zárat különlegesen tömítve kell késziteni. A fülkén kívül álló részekre természetesen ugyanazok a szerkesztési elvek érvényesek, mint az előbbi esetben. Ez a túlnyomásos fülke ellenséges lövésre nagyon érzékeny, hiszen páncéllemezből aligha készíthető s már közönséges géppuskatalálat is lyukat üt rajta, ezen pedig elszelel a túlnyomásos levegő. Ennek hatása végzetes lehetne a gép személyzetére, ezért biztonsági okokból oxigénbelégző készüléknek is kell kéznél lenni.

A túlnyomásos fülke szerkezeti részletei általában a következők: A légmentesen zárt tartály keresztmetszete álta-


A Caproni 161 sztratoszféragép, a világrekord birtokosa


Kétlépcsős sűrítővel ellátott magassági motor

lában kör (a belső túlnyomás következtében fellépő hajlító nyomatékok hatása így a legkisebb), ellipszis keresztmetszetű fülke méretezése már sokkal nehezebb. A kettősfalú fülke hőszigetelő anyaggal van körülvéve. A levegőutánpótlásról és a fűtésről külön kell gondoskodni, hiszen a fűtési hőfokra felmelegített levegő vagy oxigén élettani szempontból élvezhetetlen. A túlnyomásos fülkét általában nem földközelnek megfelelő sűrűségű levegővel telítik, hanem általában 3—4000 méteres magasságot választanak erre a célra. Ez anynyit jelent, hogy a túlsűrítő berendezés önműködőleg állandóan, mondjuk 3000 méternek megfelelő légköri viszonyokat tart fenn a fülkében, függetlenül a külső levegőtől. Elsőrendű fontosságú, főleg katonai szempontból, hogy a légnyomásszabályozóberendezés önműködő legyen, mert ez igen erősen tehermentesíti a gép személyzetét. A Boeing 307. gép légzőberendezését képekben is bemutatjuk. A túlnyomásos fülkés megoldást választották az utóbbi idők egyre gyakrabban megjelenő katonai gépeiben is, de ezeket egyelőre szigoruan titokban tartják, részletek nem ismeretesek. Az alapelv azonban azonos a képeken bemutatottal.

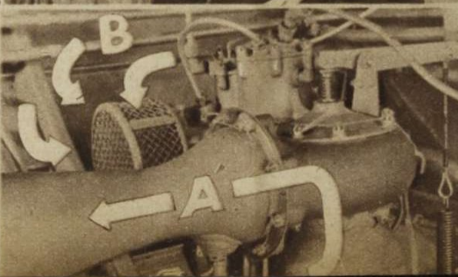
A sárkányszerkezettel szemben a nagy magasságokban való repülés szintén különleges követelményekkel lép fel. Ez már a repülés lényegéből adódik. A torlónyomás ugyanis azonos sebességnél a magassággal csökken. Ha gépünk földközelben 160 m/mp, azaz 576 km/óra sebességgel repül, a torlónyomás kereken 1650 km/m². Ehhez tehát tartozik egy megfelelő felhajtóerőérték és állásszög. 8000 méteres magasságban azonban ugyanevvel a sebességgel haladva, a torlónyomás már csak 660 kg/m², 10.000 méteren lecsökken 510 kg/m²-re, 12.000 méteren pedig kereken 400 kg/m², tehát a földközeli értéknek alig negyedrésze. Mit jelent ez a repülőgép szárnya szempontjából? Minél magasabban repül a gép, annál nagyobb állásszöggel repül. Minél közelebb jár csúcsmagasságához, annál inkább közeledik állásszöge ahhoz az értékhez, amelynél a merülősebesség a legkisebb. (Az, aki már repült ki géppel csúcsmagasságot, jól tudja, hogy menynyire lomha és érzékeny a gép egyszerre; emelkedési sebessége állandóan csökken, a szolgálati tetőmagasságon már csak 0.5 m/mp s végül eléri a gép a csúcsmagasságot. Itt veszteség nélkül teljes gázzal is csak egyetlen egy állásszöget lehet tartani, ezen túl akár húzzuk, akár nyomjuk a kormányt, a gép merül.) A nagyobb állásszöghöz azonban nagyobb indukált ellenállás is tartozik, már pedig ez a felhajtóerőtényező négyzetével változik. Mit jelent ez? A gép aerodinamikai kiképzésének kell tökéletesebbnek lennie, szárnyának nagyobb karcsusággal kell bírnia. Igy kisebb lesz az indukált ellenállás s evvel a gép minden teljesítménye megnövekszik a tervezett bevetési magasságban. Egy érdekes bizonyíték erre: Olvasóink emlékszenek a Messerschmitt Me. 109. E. egyenesen vágott szárnyvégére, amely gyártási szempontból lényegesen előnyösebb, mint bonyolult lekerekítés. Ez a gép nem nagy magasságokban való bevetésre készült, hanem a szokásos 4—5000 méteres magasságokra. Mikor ebből a gépből magassági vadászt kellett fejleszteni, előbb a Messerschmitt Me. 109. F., majd a Me. 109. G. típust, a vágott szárnyvég egysze-

Utasgép „túlsűrítő" berendezéssel
„A" a jó levegő útja, „B" az elhasználté





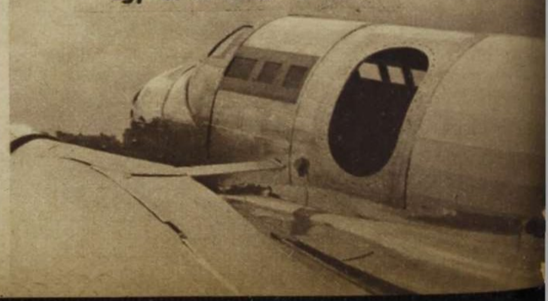




C. 35. kísérleti gépe



Egy G. A. kísérleti kabin





6000 méter felett

rűen megtoldódott egy hegyesedő, aránylag nagy szárnyvégrésszel. Ezzel ugyanis a szárnyvég áramlási viszonyait is kedvezően befolyásolták, másrészt a gép effektív oldalviszonyát is lényegesen megnövelték. Mivel pedig ez a gép magassági vadászgépnek készült, itt erre gondolni kellett, ha a géptől megfelelő teljesítményt kívántak meg, nagy magasságban. Ugyanígy a nagy magasságban való repülés inkább kisebb felületi terhelést kíván, ezért a felületnövekedés is valamelyest számbajöhetett.

Sokan azt képzelik, hogy a nagy magasságban való repülés a kisebb légellenállásból kifolyólag lényegesen nagyobb sebességek elérését teszi lehetővé. Ez az elképzelés merőben téves a ma előforduló sebességek mellett. A hangsebesség 60—70%-nak megfelelő sebességnél ugyanis a jelenlegi szárnyszelvényeken az áramlási viszonyok kedvezőtlenül megváltoznak: az ellenállás ugrásszerűen megnövekszik. A hangsebesség a levegő abszolut hőfokával arányos s ezért a szubsztratoszférában kisebb a hangsebesség, mint földközelben. Ennélfogva nyilván kisebb sebességnél lépnek fel ugyanazok a lökéshullám-leválási jelenségek, amelyek földközelben 100 km/óra sebességen felül rendkívül erősen érezhetővé válnak. A szubsztratoszféra-repülés mindenesetre lehetővé teszi a jelenleginél jóval nagyobb *átlag*-sebességek tartását, — s ezenkívül az ebben a magasságban uralkodó rendkívül állandó irányú és erősségű széljárás kihasználását. A közeljövő szubsztratoszféra közlekedése tehát 500—550 km/órás átlagsebességeket tesz lehetővé.

A motorral szemben a magassági repülés annyi különleges követelményt támaszt hogy erről csak külön cikk keretében lehetne megfelelően beszámolni. A sűrítő és vezérlőművek fejlődésével azonban a kérdés megoldása ma kielégítően sikerül. Általában kétlépcsős sűrítőre van szükség a hasznos teljesítmény nagy magasságig való fenntartásához. A hűtés, kenés ezzel kapcsolatos problémáinak kielégítő megoldásán állandóan dolgoznak a gyárak.

A háború előtti idők legfontosabb szubsztratoszféra gépei közül néhányat képen is bemutatunk. Legérdekesebb a Junkers Ju. 49., amely túlnyomásos kabinnal készült és számos nagy magasságban végrehajtott repüléssel olyan értékes tapasztalatokat szerzett, amelyeket most a német légihaderő harcigépeinek szerkesztésénél értékesítettek. Állítólag a Junkers Ju. 86. továbbfejlesztése, a Ju. 86. P. vagy Ju 286. ilyen tapasztalatok nyomán készült különleges magassági harcigép.

A kísérletek javarésze kifejezetten polgári jellegű volt. Ezek sorában meg kell említenünk a francia Farman sztratoszféragépet, amely egyik kísérleti felszállásnál szerencsétlenül járt. A belga Renard-gyár R. 35. mintájú háromotoros utasszállító gépe szintén túlnyomásos kabinnal, 6000 méteres repülési magasságra készült.

A kísérleteken túlmenően az amerikai Boeing 307. S. gép volt az első szubsztratoszféra-sorozatgép, túlnyomásos kabinnal, 7000 méteres állandó repülési magasságra. Németországban a Junkers Ju. 90. gép ilyenirányú alkalmazására készültek fel. de az ezirányú kísérleteknek a háború vetett véget.

A katonai természetű kísérletek az említett Ju. 49. gépen kívül Németországban a DVL. irányításával rendszeresen folytak s ezek eredményeképp állíthatott ma a német légihaderő szolgálatba nagymennyiségű túlnyomásos kabinnal ellátott Messerschmitt Me. 109. G., Me. 210. és Arado Ar. 240. gépet.

Angliában a kísérletek legjava a General Aircraft Company keretében ment végbe s ezek tapasztalatait értékesítették az újabb gépek, elsősorban a Vickers Supermarine Spitfire IX. gép s a Westland Whirlwind magassági változatainál.

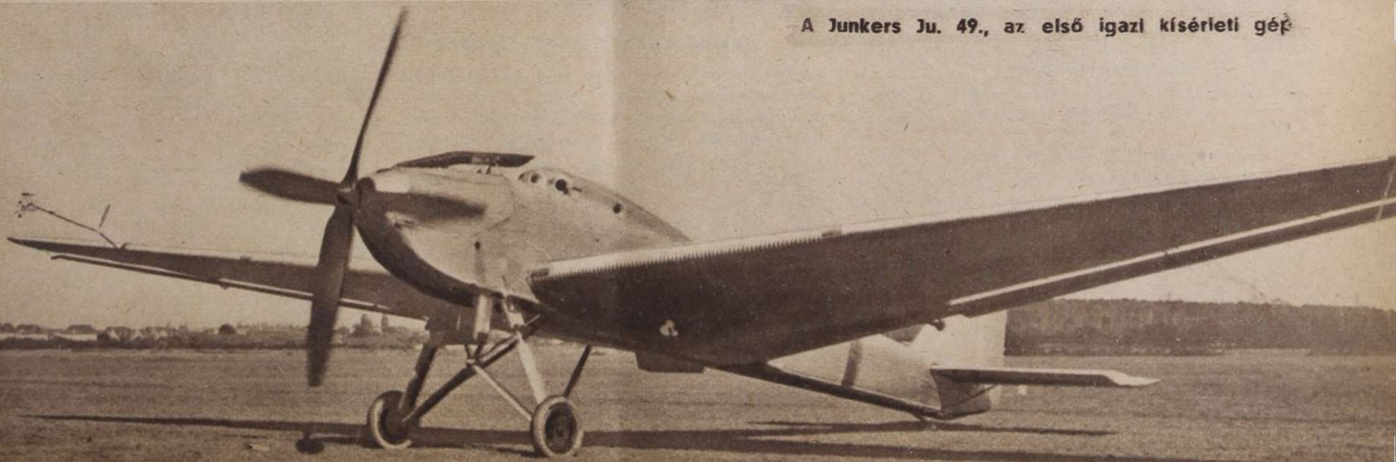
Olaszország ezen a téren is az élen járt: a magassági világrekord ma is olasz gép birtokosa. E téren az olaszok inkább a túlnyomásos repülőruhát, a búvárruhaszerű öltözéket fejlesztették nagy tökéletességi fokra. A Caproni magassági gépekkel szerzett tapasztalatok értékesítése a tengelyhaderők repülő felszerelése javára ma is folyik.

Amerika a Lockhead-gyárnak adott megbízást katonai természetű kísérletek végzésére. Főleg az XC—35 géppel nyertek értékes tapasztalatokat. Ezek alapján szerelték fel a Boeing B. 17. F. mintájú repülőerődöket különleges magassági bombázóknak. Érdekes amerikai találmány a magassági repülés motorproblémáinak részbeni megoldására a kipuffogógázok hajtotta turbinás sűrítő, amely az égéstermékekben távozó melegenergia egy részét visszanyeri és a magassági repülés céljaira értékesíti.

A légvédelmi tűzeszközök fejlődésével a bombázók felvonulása egyre nagyobb magasságokba korlátozódott. Ennek eredményeképp született meg a szubsztratoszférabombázó és az ennek a támadását kivédő szubsztratoszféra-vadász. A harcigépek szakadatlan fejlődésének újabb tanújelei ezek a különleges típusok s az építésük és repülőüzemük közben szerzett tapasztalatok háború után a világ légiközlekedésének javára értékesíthetők.

Nagy Ernő

A Junkers Ju. 49., az első igazi kísérleti gép







REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Göring birodalmi tábornagy, Németország légügyi minisztere, április közepén Rómában a Duceval tárgyalásokat folytatott.

*

Török repülőtisztek csoportja érkezett Kairóba a RAF-hoz harckiképzésre. Számuk ismeretlen. Rövidesen 30 főből álló újabb csoport követi az elsőt.

A török kormány 90.000.000 font rendkívüli hitelt kért a parlamenttől a haderő fejlesztésére.

*

Asezki a Kumi ellentengernagyot kinevezték a japán haditengerészet légierőinek parancsnokává.

*

A japán repülőkiképzés méreteit növelik. Az iskolák számát szaporítják.

*

Kínában is bevezetik a sikló repülőgépeken történő csapatszállítást. Csangkaisek állítólag 10 repülőiskolát állíttatott fel a siklórepülés oktatására.

*

Észtországban — az NST szerint — önkéntes repülőalakulatokat állítottak fel, amelyek tagjai német repülő egyenruhát viselnek észt nemzeti jelvénnyel.

*

Svédország eddig 1.9 millió svéd koronát fordított földalatti repülőterek építésére. Most további 1.4 millió svéd koronát fordítanak hasonló célra.

*

Panama területén az Egyesült Államok részére légi és tengerészeti támaszpontok épülnek.

*

A svájci szövetségi parlamentben törvényjavaslatot nyujtottak be a hadsereg magasabbrangú tisztikarának megfiatalítására. A javaslat benyujtója: *Bircher* szkv. ezredes-hadosztályparancsnok, aki egyúttal orvos is, Svájcban osztatlan tekintélynek örvend. Javaslatánál különféle példákra hivatkozott, pl. *Gort* brit tábornokra, az európai brit hadsereg volt parancsnokára, aki elítélően nyilatkozott a német hadsereg vezetőinek alacsony életkoráról mindaddig, amíg saját bőrén nem érezte állításának hibás voltát. Emlékeztetett *Montgomeryre*, aki a tunéziai arcvonalon nem tűrt meg maga mellett 40 évesnél idősebb tábornokokat.

Angliában a 45 éven felüli tisztek testi alkalmasságát orvosilag ellenőrzik.

Németországban — szerinte — a hadseregcsoportparancsnokok átlagos életkora 61 év, a hadseregparancsnokoké 58. a hadtestparancsnokoké 54, a hadosztályparancsnokoké 51. Vannak azonban 40 éves tábornokok is. (Galland tábornok mindössze 30 éves.)

*

Uruguayban nincs repülőtér. A kedvezőtlen talajviszonyok és a szükséges segédeszközök hiánya egyelőre meghiúsította az Egyesült Államok részére Uruguayban létesítendő légi támaszpontok felállítását. Ez az oka annak, hogy Uruguay a Pan American Airways nagy légihálózatából is kimaradt s a P. A. A. gépei csak átrepülik Uruguay területét, de nem szállnak le rajta. Csupán a Buenos Airesből kiinduló vízi repülőjáratok biztosították Uruguay bekapcsolódását az egész Amerikát behálózó légijáratokba.

Nemrég egy katonai bizottság utazott Uruguayból Braziliába a két szomszédos állam fegyverkezésének útját egyengetni s az ott elhangzott sajtónyilatkozatokból kiderült, hogy a kis délamerikai állam lakossága annyira pacifista érzelmű és katonai felszerelése, valamint hadierejének kiképzése annyira kezdetleges, hogy az Egyesült Államokból diktált háborús politikát csak nagy üggyel-bajjal tudja követni. Különösen hiányoznak a légierők felállításához szükséges eszközök, jóllehet Washingtontól komoly ígéreteket kaptak azok leszállítására. Az Uruguay területén tervezett két repülőtámaszpont: a Laguna Negra és a Laguna de Sauce egyelőre szintén nem kerül kiépítésre.

*

Argentinában hadügyminiszter-változás történt. Az új hadügyminiszter: *Pedro P. Ramirez* altábornagy 1911—1913-ig egy porosz lovasezrednél teljesített szolgálatot, később pedig Rómában volt katonai attasé. A visszalépett hadügyminiszter az ellenzéki elnökjelölt híve, aki a tengelyhatalmakkal szemben ellenséges álláspontot foglalt el.

*

A kanadai légierők önállósága. A Nagybritanniába rendelt kanadai légierők eddig brit vezetés alatt állottak. A kanadai kormány kívánságára a kanadai légierőket Anglia területén önállósították, azonban ezentúl a kanadai kormány maga tartozik gondoskodni tengerentúlra küldött légierőiről, ami évente mintegy 350,000.000 dollárjába fog kerülni.

Kanada egyébként 1942-ben 1.000.000.000 dollárral járult hozzá a British Commonwealth hadikiadásaihoz.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

1700 halálos áldozata volt az Egyesült Államokban 1943. év első negyedében a katonai kiképzésnél előfordult repülőbaleseteknek. Ebben a számban a haditengerészet légierőinél szenvedett kiképzési veszteségek nincsenek benne. *O'Mahoney* szenátor április 9-i beszédében sürgős vizsgálatot sürgetett annak megállapítása céljából, hogy a tömeges baleseteket nem szabotázs-cselekedetek idézik-e elő?

*

Óceánrepülések vadászgépekkel. Ismeretes, hogy az Amerikában készült bombázók már hosszabb idő óta légiúton kerülnek át Európába. Újabban a Lockheed P—38 Lightning-mintájú vadászokat is közbeeső leszállás nélkül hozzák át az óceánon, éspedig részint az Óceán északi részén, részint pedig Dél-Amerika és Észak-Amerika érintésével. Az óceánrepüléshez két tartalékbenzintartályt szerelnek a gépekre a szárnyak alá, egyenkint 650 liter űrtartalommal, amelyeket kiürülésük után a tengerbe dobnak. Körülbelül két hónap óta folynak az óceánrepülések a Lightning-mintájú vadászgépekkel és eddig állítólag csak egy gép veszett el. Az átrepülés rendesen nagyobb kötelékekben történik.

*

Clark Gable amerikai filmszínész az amerikai légierők Európába küldött alakulatainál teljesít szolgálatot, mint tartalékos százados. A filmszínész első bevetése az ellenség fölé május 4-én, az Antwerpen ellen intézett légitámadásnál történt. Ezek után alig hisszük, hogy Belgiumban *Clark Gable* filmjei túlságosan népszerűek lesznek.

Robert *Taylor* — amint ismertes — szintén tagja az amerikai légi haderőnek. Ő egy repülőeróddel Spanyol-Marokkó területén januárban leszállni kényszerült s ezér. a spanyol kormány internáltatta.

*

Hans Joachim Marseille német repülő százados édesanyját a Duce kihallgatáson fogadta. *Marseille* százados 158 légi győzelem után a mult év októberében Észak-Afrikában halt repülőhalált géphiba következtében, anélkül, hogy az ellenség legyőzte volna. A 22 éves hőst a Führer a kardokkal díszített Tölgyfalombbal tüntette ki röviddel halála előtt. Dernában van eltemetve.

*

Túltermelés az amerikai hadiiparban? Amíg az amerikai propaganda a hadianyaggyártásról napról-napra feltűnéstkeltő hírekkel és statisztikai adatokkal táplálja a közérdeklődést, ugyanakkor néhány nem éppen tetszetős kulisszatitok is kiszűrődik a történelmi színfalak mögül. Ilyenek például az egyre ismétlődő sztrájkok. Ford Willov Run-i és River Rouge-i repülőgép-, illetve motorgyáraiban. Ennél is érdekesebb azonban *Philip Murray*-nek, az ipari munkások szakszervezete vezetőjének *Donald M. Nelson* hadianyagtermelési diktátorral szemben hangoztatott szemrehányása, amidőn azt állította, hogy egyes cikkekben akkora túltermelés folyik, hogy azt a szövetséges hatalmak sohasem fogják tudni elfogyasztani. *Murray* szerint emiatt három hónapon belül 650.000 munkás kenyértelenné válik. Egy pennsylvaniai lőszergyár 5000 munkása közül 4500-at például rövidesen ki kell tenni az utcára, mert hatszor annyi repülőbombát gyártottak, mint amennyit az angolszász hatalmak és szövetségeseik

Repülőtárgyú könyvkiadványok

I. KÖNYVEK.

	Pengő
Vitéz Hefty Frigyes: Mégis repülünk	8.—
Vitéz Hefty Frigyes: Repülők előre	14.—
Jánosy István: Vitéz Horthy István, a repülő	20.—
Dr. Abody (Anderlik) Előd: A repülőgép és a repülő . . .	24.—
Pataky Géza: Ég és föld között	8.—
Walter Tibor dr.: A repülő ember	8.—
Svachulay Sándor: Repülőéletem	10.—
Czilley Géza: A láthatatlan front (Regény)	8.—
Sebesfy László: Repülőhősök .	8.—
Raczkó-Jánosy: A légierők haditudósítói jelentik	8.—
Bognár István: A győzelmes repülés titkai	8.—
Kaltenbach: A sportrepülő könyve	6.—
Gallos J.: A repülő bombák . .	1.80
Grész-Lampich: A modelrepülőgépek készítése	3.—
Steff Tibor: Vitorlázó repülők könyve	2.—
Jahrbuch der deutschen Luftwaffe	5.70
Ackermann, Walter, Bordbuch eines Verkehrsfliegers . . .	6.65
Stackelberg, K. G. von, Jagdfliegergruppe G.	8.55
Udet Ernst, Mein Fliegerleben .	9.10

II. AZ „IFJÚ REPÜLŐ" KÖNYVTÁRA EDDIG MEGJELENT SZÁMAI:

1. szám: Nagyteljesítményű (CF—17) Vitorlázómodel iránytű kormányzásra (Benedek György szerkesztése)	1.60
2. szám: „Cinege" a tízéves repülő modelje (Kezdők iskolája)	—.50
3. szám: „Dongó" siklómodel (Dékány Zsigmond szerkesztése)	1.60
4. szám: „Uborka" nagyteljesítményű vitorlázó model (Benedek György szerkesztése)	1.60
5. szám: „Pille" csapkodószárnyú model (Dékány Zsigmond szerkesztése)	1.60

III. AZ „IFJÚ REPÜLŐ" MODELEZŐ ISKOLÁJA EDDIG MEGJELENT SZÁMAI:

1. szám: A gumimotor. Tervezése, kezelése, méretezése és tulajdonságai	—.90
2. szám: Az ifjúság repülőmozgalma honvédelem	1.90

IV. REPÜLŐK KÖNYVTÁRA:

törzsű repülőmotoros tervrajz	—.30
1. számú tervrajz: „Csóka" zárt-	

V. REPÜLÉSTUDOMÁNY KÖNYVTÁRA:

1. szám: Síklemezekből összetett idom helyi kihajlása . . . .

Szállítja készpénzért, utánvéttel, az összeg előzetes beküldése vagy befizetése ellenében postán a

MAGYAR REPÜLŐ SAJTÓVÁLLALAT
Budapest, Király-utca 93.
Postatakarékpénztári csekkszám: 34.285

fel tudnak használni. Ugyanez a sors fenyegeti a repülőipar 25.000 munkását is, akik szintén olyan gyárakban dolgoznak, ahol fölösleges túltermelés állott elő.

*

75 mm-es gépágyú? Az amerikai »Aerosphere« 1942. évi kiadása azt állítja, hogy még a háború befejezése előtt meg kell jelenni a repülőgépeken a 75 mm-es gépágyúnak, amit az egyre erősbödő páncéllemezek tesznek szükségessé.

*

Lindbergh, amióta Roosevelttel nézeteltérése támadt és repülőezredesi rangjáról leköszönt, eltűnt a közszereplés színpadáról. Állítólag Ford Willow Run-i gyárában a Pratt & Whitney-motorok magassági repülőkísérleteivel foglalkozik.

*

Igor I. Sikorskyt kinevezték az amerikai Repülőtudományi Intézet (I. Ae. S.) tiszteletbeli tagjává és megkapta az 1942. évi *Sylvanus Albert Reed-díjat* a csavarrepülőgépek fejlesztése terén elért eredményeiért. VS—300 mintájú csavarrepülőgépkonstrukcióját nemcsak az amerikai, hanem az angol légierők részére is megrendelték kísérleti célra.

A Telefongyár Rt. június 2-án tartja évi rendes közgyűlését. A vállalat 1942. évi mérlege minden adatában nagyarányú tevékenységet tükröz vissza. Az impozáns mérlegadatokból kiemelkedik a 26.1 millió P-s vállalati főszámlaösszeg és a 4.8 millió pengő összegű eladási bevétel. Ez utóbbi összegből az általános költségek 1.1 millióval, adók, illetékek és beruházási hozzájárulások 1.5 millióval, az értékcsökkenési leírások 502.426 P-vel szerepelnek. **A vállalat múlt évi tiszta nyeresége 653.296 P. volt.**

Hatalmas gyártelepen dolgozó munkások és tisztviselők szociális jólétének biztosítására a vállalat vezetősége élén **vitéz Kelenfy Károly vezérigazgatóval,** mindig különös gondot fordított. A múlt évben is nagy összegekkel dotálta a különböző jóléti alapokat. Szociális szolgáltatásainak értéke a mérlegben 763.493 P-vel szerepel.

Zavaró jelenségek az amerikai Boeing-repülőgépgyárban. Seattleben, a repülőerődök gyárában, az amerikai szenátus Truman-bizottsága vizsgálatot tartott és kifogásolta az alacsony munkabéreket, amelyek a repülőerődök további gyártásának sima menetét veszélyeztették. Nem hivatalos helyről származó értesülés szerint ez a visszaélés a gyártásban már be is következett. Ezzel szemben az 1942. üzleti évet lezáró közgyűlésen azt állították, hogy 1942-ben nyolcszorannyi repülőerődöt gyártottak, mint 1941-ben, ami nem lehetetlen, mert a sorozatgyártás fejlesztése 1941-ben meglehetős nehézkesen indult meg.

*

A Ryan repülőgépgyár San Diegoban eddig leginkább iskola- és felderítő-repülőgépek gyártásával foglalkozott. Ezentúl állítólag bombázógépek gyártására is berendezkedik.

*

Az angliai Short-gyárban egy nagyteljesítményű bombázó (Short »Stirling«) előállítása 120.000 munkaórát vett igénybe, míg másutt egy hasonló teljesítményű bombázó repülőgépé (Avro »Lancaster«) csupán 40.000 munkaórát. Ez, és ehhez hasonló jelenségek vezettek oda, hogy az angol kincstár a Short-gyárat megvásárolta.

*

Edmond Tourney Allen amerikai repülőmérnök a Boeing-gyár kísérleti osztályának tizenegyedmagával együtt egy nagy amerikai bombázó repülőgép kipróbálása közben repülőhalált halt. *Allen* az amerikai repülőgépgyártás egyik kimagasló alakja volt, akinek neve főleg nagyteljesítményű bombázógépek kipróbálásával kapcsolódott össze. Repülőhalála valószínűleg a »Repülő erőd« egyik módosított kivitelének kipróbálása közben következett be.

MEGHÍVÓ

a Repülőmodelező és Aviatikai Szövetkezet 1943. évi június hó 8-án 18 órakor a Szövetkezet saját helyiségében, Budapest, VI., Teréz-körút 10. sz. alatt tartandó I. évi rendes közgyűlésére. Tárgysorozat: 1. Az igazgatóság és a felügyelőbizottság jelentése az 1942. üzletév eredményéről. 2. Az 1942. üzletévi mérleg megállapítása és határozathozatal a veszteség elszámolására. 3. Határozat az igazgatóság és a felügyelőbizottság részére adandó felmentvény tárgyában. 4. Határozat az igazgatóság részére adandó tiszteletdíj ügyében. 5. Felügyelőbizottsági tagok választása. 6. Esetleges indítványok. Tagok száma 1942. december 31-én: belépett 344 tag 556 részjeggyel, kilépés nem volt. — Mérlegszámla. Vagyon: készpénzkészlet P 816.08, kiadott könyvkészlet P 900.—, adósok P 1036.56, berendezés P 226.50, veszteség 1942. évre P 2738.—, összesen: P 5717.14. Teher: üzletrésztőke P 5560.—, hitelezők P 157.14. összesen: P 5717.14. Budapest, 1942 december 31-én. — Eredményszámla. Nyereség: kiadott könyvek P 546.86, beíratási díj és jutalék P 158.50, veszteség 1942. évre P 2738.—, összesen: P 3443.36. Veszteség: kiállítás P 516.34, költségek P 2927.02, összesen P 3443.36. Budapest, 1942. évi december 31-én. Az igazgatóság. — Megvizsgálta és mindenben rendben lévőnek találta a Felügyelőbizottság.

Az évi mérleg és eredményszámla a közgyűlést megelőző 8 napon át a szövetkezeti helyiségben közszemlére van kitéve.

Budapest, 1943. évi május hó 30-án.

Az igazgatóság.

*

Határozatképtelenség esetén a közgyűlést folyó évi június 28-án 18 órakor tartjuk.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére beküldött — 1943. évi március, április hóban érkezett — adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

M. kir. honv. ben. közp. Nagykáta 22.40 P, Porcsin Gyula Derecske 7.— P, Sztarcskay Emma Füzesgyarmat 10.— P, Szolomayer István Hosszúmező 5.— P, Hámory Lajos Bpest 10.— P, Bese János Kassa 10.— P, Boczkó Miklós Debrecen 5.— P, Bartha Edit Ungvár 15.— pengő, Tolna megye 600.— P, Soltvadkert község anyakönyvi hivatali perselye Soltvadkert 91.— P, Községi elöljáróság 40.— P, Szamosmakód, Mittye község 40.— P, Runk község 50.— P, Újhartyáni Hangya Fogyasztási Szövetkezet 50.— P, Esztergom szab. kir. város 100.— P, Községi elöljáróság Abony 100.— P, Aurora Kereskedelmi Rt. 100.— pengő, Újszentivánka községi elöljáróság 680.— P, Háromszék vármegye 1000.— pengő, Sport Klub »Rusj« Huszt, Kurucz Ferenc titkár 5.— P, Ráckevei járási főszolgabírói hiv. 55.— P, Tolna vármegye 1061.20 P, Zala vm. 60.— P, M. kir. 1. honv. bev. közp. Nagykáta 24.80 pengő, Sport Klub Huszt 5.— P, Lakatos Gáspár Szücsi 20.— P, Farkasfa község 60.— P, Zsida község 45.— P, Máriaújfalu 150.— P, Rábakéthely község 150.— P, Magyarlak község 60.— P, Magyar Építő Rt., Mátravidéki erőműépítkezés 60.— P, Zsakay István Bp., 5.— P, Royal Nagyszálló Rt. Bp. 100.— pengő, 1. sz. Élelmező Rakt. 1.50 P, Sárvár III. h. rk. elemi isk. 12.— P, Rácalmás község 94.— P, M. kir. kmsz. VIII. zls-i tanf. hallgatósága 130.37 P, Zeke József, Lőrinci 10.— P, Levente Egyesület, Huszt 5.— P, M. kir. honv. élelm. raktár, Bp., 9. P, Gazdák Bizt. Szöv. 500.— P, Egyesült Sportáru Kereskedők Beszerzési Kft., Bp. 1000.— P.

ADAKOZZUNK A

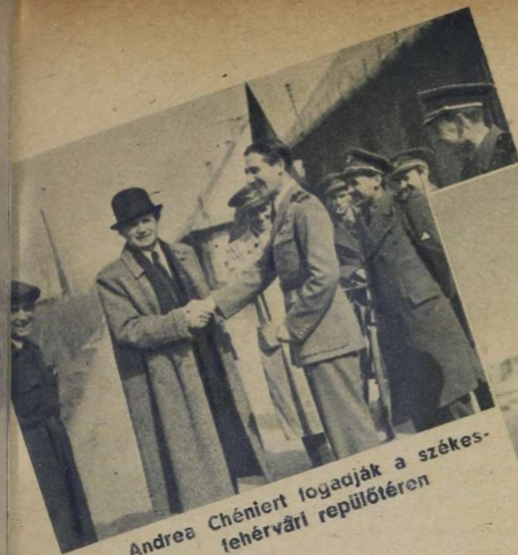
REPÜLŐ ALAPRA,

hogy minél több magyar ifjút képezhessünk

repülővé

Adományok az Alap 188.180. sz. csekkszámlájára fizethetők be. — Adománygyűjtéssel az Alap senkit sem bízott meg

Minden fillérrel a magyar repülőjövőt segítjük megalapozni!



Andrea Chéniert fogadják a székesfehérvári repülőtéren



Autogram a bajtársainak



Járay József ejtőernyőt szellőztet

Andrea Chénier

ejtőernyőt szellőztetett, a régi műhelyben dolgozott és autogramot adott a székesfehérvári repülőtéren

Különleges bajtársi szeretettel és büszkeséggel figyeli a légierők minden tagja *Járay* Józsefet, az Operaház kiváló lírai tenoristájának művészi karrierjét, hiszen *székesfehérvári repülőszakaszvezetőből lett operaénekes.* Valahányszor fellép az Operaházban, a nézőtéren sűrűn ülnek repülőtisztek, altisztek, a magyar repülőegyenruha hozzátartozik már *Járay* közönségéhez.

Szépenívelő és sokatígérő művészi pályán halad felfelé a rokonszenves, viselkedésében szerény, művészi tudásában egyre terebélyesedő, ragyogóhangú operaénekes. Első nagy szerepe *Cavaradossi* volt a Toscában, amikor emlékezetes nagy sikert aratott. Rövid egy esztendő alatt új, meg új főszerepeket énekelt. Sorra következett a Bohémélet *Rodolpheja*, azután a *mantuai herceg* a Rigolettóban, nemrégiben *Simone Boccanegra*. Néhány nappal ezelőtt mutatkozott be kiemelkedő sikerrel Giordano *Andrea Chénier*-jében, amelyben mindvégig ragyogóan énekelte a drámai szerepet. Ezt az operát tavaly mutatta be *Pataky* Kálmánnal az Operaház, egy év multán fiatal énekesre bízni ilyen nagy feladatot: egyesegyedül a tehetség elismerése. Tíz nap alatt tanulta be *Járay* a francia forradalom tüzeslelkű poétájának hősi és drámai szerepét, amely hangot és énekest kemény próbára tesz.

Andrea Chénier büszke szerepében sem felejtette el *Járay*, hogy a magyar légierők katonája:

Székesfehérvárott a tisztikar hölgyhozzátartozói helyi kívánsághangversenyt rendeztek a Vörösmarty színházban, ott, ahol 10 évvel ezelőtt lépett énektudásával először a nagy nyilvánosság elé, *Járay József repülőszakaszvezető.* A rendezőség egyik irányítója, *Kálmán* László repülőezredes, repülőtéri parancsnok leánya, *Kálmán* Piroska volt, természetes, hogy a műsor összeállításánál elsőnek gondoltak *Járay* Józsefre, aki a meghívást az első szóra nagy örömmel elfogadta.

Ugy gondolta, hogy bajtársainak énekel, hát legfénylőbb számait énekelte — frenetikus sikerrel — a székesfehérvári kívánsághangversenyen: Bánk bánból: *Hazám, hazám ...*, majd *Rákóczi megtérése*, a Tosca levéláriája, a Cigánybáróból *Barinkay belépője* és jónéhány ráadás volt a műsora. Büszke szeretettel vették körül és boldogan mondja, hogy a székesfehérvári vendégszereplése élete egyik legszebb emléke marad.

Persze: szinte könnyeztető érzés volt számára ismert operaénekesként vendégszerepelni abban a városban, ahol repülőszakaszvezetőként szolgált és ahonnan operaénekesi pályafutása elindult.

Odament *Kálmán* ezredeshez:

— Ezredes úr, ne haragudjék meg érte, de kimondhatatlanul vágyakozom viszontlátni a repülőteret, ahol szolgáltam. Nagyon kérem: adjon engedélyt ahhoz, hogy kimehessek a repülőtérre és bejárhassam azokat a helyeket, ahol esztendőket töltöttem el katonai szolgálatom idejében.



Kóstoló a Bückeren

A kérését természetesen teljesítették.

Kivitték a repülőtérre, ahol régi bajtársai nagy szeretettel fogadták.

— Valahányszor rádióban énekelsz, mindig meghallgatunk!

Az akkori szakaszvezetők — természetesen — már többször előléptek, *Járay* volt évfolyamtársai és bajtársai ma *törzsőrmesterek.* A fiúk közül *Sziegel* Ferenc törzsőrmester maradt mindvégig vele.

— Sokszor emlegetünk, Jóskám — mondotta Járaynak.

— Én viszont sokszor gondolok rátok, szép időket töltöttünk együtt. Még arra is emlékszem, hogy megelőztél: te voltál az évfolyamelső!

Gersy őrnagy fogadta Járayt a repülőtér parancsnoksága részéről.

— Őrnagy úr, alázatosan jelentem, látogatásra bevonultam!

— Isten hozta, kedves művész úr nálunk, igazán jól esik, hogy meglátogat bennünket.

— Őrnagy úr, hazajöttem, köszönöm, hogy engedélyükkel meglátogathatom régi repülőteremet.

A művészt szerte a világon egyforma szabályok szerint fogadják: először autogramot kell adnia. Egy repülőgép szárnyán írja az emlékautogramokat az operaénekes-szakaszvezető egymásután.

— Szeretnék bemenni a műhelybe, ahol sokat dolgoztam...

Bekísérik a műhelybe.

— Szabad volna dolgoznom egy keveset?

Persze, megengedték. Járay elvette az egyik szakmunkás kezéből a fűrészt és jóideig dolgozott helyette.

— Tíz évet fiatalodtam...

Megnézte volt szállását, sorra elbeszélgetett minden régi bajtársával. Éppen ejtőernyőt szellőztettek akkor a repülőtéren.

— Vajjon tudom-e még, hogyan kell?

Átvette a hevedereket és a régi szakértelemmel fejezte be a soronlévő ejtőernyő szellőztetését.

— Még össze is tudnám hajtani előírás szerint...

Meghatódva járta végig a hangárokat, még be is ült kóstolónak az egyik Bückerbe.

Hamar eltelt a látogatás. Melegen megszorongatta bajtársai kezét, elköszönt a repülőtértől, ahonnan az Operaház színpadára került. Este, a hangverseny szünetében újból megköszönte, hogy bejárhatta régi repülőterét.

— Csak azt sajnálom, — mondotta — hogy megfeledkeztem a kürtről. Ki kellett volna próbálnom, hogy *tudom-e még a díszjelet?*

Igy látogatta meg *Andrea Chénier* a székesfehérvári repülőteret... Hogyan is mondja a nóta? ... Ki a Tisza vizét issza...

(R—ó)

AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL.....

(10)

A magukkal vitt hajókötéllel addig húzták a gépet, míg az teljesen meg nem feneklett a homokos talajon. Ezután lehorgonyoztak.

— Hálát adhatunk az Istennek, szerencsénk volt! — lelkendezett Müller. — ha nincs ilyen jó idő, régen befellegzett nekünk.

Délután hat óra lett. Az utasok egymás után kiszálltak és a partra gázoltak a sekély vízben. A súlyosan sérült Bley részére hordágyat rögtönöztek és ezen keresztül szállították ki. A személyzet könnyebben sérült tagjai saját lábukon érték el a partot.

— Egy-két óra hosszát még világos van — mondta Müller — s ez alatt fel kellene deríteni a szigetet. Lehetnek itt bennszülöttek és segítségünkre lehetnek. Menjen ön, Mertens egy másik úrral!

— Ki jön velem? — kérdezte az ifjú.

Selbius habozni látszott. Reimann azonban előlépett.

— Megyek én!

Müller átadott nekik egy hordozható iránytűt, bár erre aligha volt szükségük a sziget kis terjedelme miatt. A két férfi a homokos partszegélyen eltűnt egy pálmaerdőben.

— Kunyhót kellene összetákolnunk Bley részére — folytatta Müller —, mert különben a sötétség beálltával vissza kellene vinnünk a gépre. Az éjt nem tölthetí szabadban!

— Peters! — szólt oda Mersson a titkárának. — Ön járatos a táborozásban. Gyüjtsön ágakat és lombokat s rögtönözzön egy kunyhót! Néhány önként jelentkező majd segít önnek... például Selbius, nemde? ... Igen uram! ... Most tenni is kell valamit, nemcsak a szavakat csépelni!

— Természetesen! — vágott vissza az újságíró — De téged is szeretnélek a munkánál látni, ahelyett, hogy felvennéd a mindenható vezér nagyképűségét!

Azonnal megyek én is. Elisa! Ön Fledauer asszonynak segédkezzék a sebesült gondozásában ... jól van?

— Rögtön, Mersson úr! — felelt Bolsson kisasszony és a missziósnőhöz ment.

Mersson, Fischer, Selbius és Peter hozzáfogtak a kunyhóépítéshez a bozót víz felőli oldalán. Dani Müllerrel tanácskozott.

— Az a benyomása, hogy azonnal keresni fognak bennünket? — kérdezte tőle.

— A rádióösszeköttetés megszakadása azonnal jelezte a két állomásnak, hogy valami baj történt velünk. Rendszeres kutatást azonban aligha kezdhetnek holnap előtt. A mi rádiókészülékünk teljesen tönkrement, nem lehet rendbehozni. Bárcsak tudnám, ki tette, összetörném a képét!

— Remélem, hogy hamarosan rájövünk. Tudja-e, hogy egy halott van a gépen?

— Egy halott?

— Joselito, a pincér. Nem volt módom értesíteni önt, annyi esemény torlódott össze. Leszúrták alvás közben.

— És most ez az utas, szintén megszurkálva. Hát mindnyájunkat le akarnak mészárolni? Én tudomásukra hozom, hogy pisztolyt hordok a zsebemben és nem késlekedem használni ... és ugyanilyen parancsot adok a személyzet férfitagjainak is.

— Tegyen úgy, ahogy jónak látja. A gyilkos teljesen el akarta pusztítani a gépet, hogy cselekedeteinek minden nyomát eltüntesse. Azonos azzal a személlyel, aki megölte Mahlert és ezt a gyilkosságot előre kitervezte, mert méreggel hajtotta végre. Senki sem hord mérget a zsebében indító ok nélkül. Hogy eltüntethesse a teáskannát és a csészemaradványokat, megnyerte cinkostársul Joselitot, aki az ajtó előtt, a folyosón őrködött. Később azonban vagy tartott attól, hogy Joselito elárulja, vagy a kubai elkezdte zsarolni és ezért eltávolította őt az útjából. A jelenlétem, a félelem, vagy a biztos fölfedeztetés tudata további, már az őrültséggel határos kitörésre késztette: el akarta pusztítani a gépet mindenestül és talán helyes a feltevésem, hogy a szerszámkamrából visszajövet összeakadt Bley-jel s őt is leszúrta, nehogy árulója lehessen ...

— Nagyszerű következtetés, — dörmögött Müller — de hát végeredményben ki hát ez az elvetemült gazfickó?

— Ez az, amit nem tudok. Ugyanaz, aki megölte Mahlert. Miért ölte meg? Nem a rózsaszínű gyöngyért! ... Én szemmel tartottam az utasokat. Mialatt a gép zuhant, csupán ketten-hárman hiányoztak közülünk ...

— Legalább ketten vették részt a személyzet elleni támadásban ...

— Ha Bley most beszélni tudna! Vigyáznunk kell reá, mert nincs kizárva, hogy teljesen végezni akarnak vele!

— Erről gondoskodjék ön! Nekem elég gondot ad a repülőgép őrzése, amelyet a személyzettel akarok foganatosíttatni. Mint parancsnok, emellett felelős vagyok az utasok testi épségéért is, de az ön jelenléte megkönnyíti a feladatomat.

— Majd később hálálkodjék, Müller!

Dani ezzel elvált a derék parancsnoktól és az utasok tábora felé indult a homokos tengerparton át.

Az asszonyok a sebesült körül sürögtek, aki a matracokból rögtönzött hordágyon feküdt.

— Hogy van?

— Hőmérséklete igen magas és még nem nyerte vissza eszméletét — válaszolt Fledauer asszony.

— Számítok önre, hogy sikerül megmentenie.

— Orvosra lenne szükség! Három szúrt seb! Megmenekülhetne, ha nemes szervek nem sérültek meg ... Én már igen sok bennszülött indiánt ápoltam, de azoknak egészen más természetük van, mint a fehéreknek ...

Dani végignézett a hölgyek csoportján és Elisa Bollssonon megakadt a tekintete. Magához kérte:

— Kisasszony, bocsásson meg. Meghallgatna egy pillanatra?

A leány felkelt és melléje szegődött. Sétálni kezdtek.

— Szegény ember, a halálán van — rebegte lehangoltan.

— A gyilkos meg fog bűnhődni érte ... de mindenekelőtt meg kell gátolni őt abban, hogy újabb gaztetteket követhessen el!

— Hát nem ért még véget?!

— Nem valószínű. A gyilkos olyan most, mint a láncairól elszabadult tigris. Levetette magáról a társadalmi nevelés összes korlátait és szilajon, hidegvérrel, kegyetlenül ontja a vért! De térjünk a tárgyra, Bell kisasszony ... Tegnap, a repülés első óráiban, nem tűnt fel önnek semmi különös útitársainak viselkedésében?

— De ... nem! Legfeljebb talán az, hogy Selbius úr folyton piszkálgatta a szenátort ...

— Beszéljen erről! — Úgy látom, hogy Mersson megsértődött?

— Bizonyára ... de mit is mondjak? Zavarba jött! Egy olyan férfit, mint ő, gúny tárgyává válaszottak! S nem tudott visszavágni ... Nem volt képes tegeződni ezzel az emberrel!

— Selbius gúnyja tehát nagyon maró volt?

— Maró? Egyenesen lehetetlenné igyekezett tenni, ki tudja, milyen okból, Mersson urat. De már itt is jön ...

Tényleg Selbius közeledett feléjük.

— Kedves kisasszony, lenne szíves egy pár percre egyedül hagyni a felügyelő úrral?

Elisa eltávozott.

— Felügyelő úr! — fakadt ki Selbius, miközben buzgón törülgette verejtékező homlokát. — Feltétlenül beszélnem kell önnel. Talán abban, amit most elmondok, meg fogja találni a rejtély nyitját!

— Remélem! Beszéljen hát! Talán rájött valamire?

— Igen, nem ugyan most, hanem még Hamburgban, a beszállás alkalmával. Tudja-e, kicsoda valójában Bley, ez a szegény sérült?

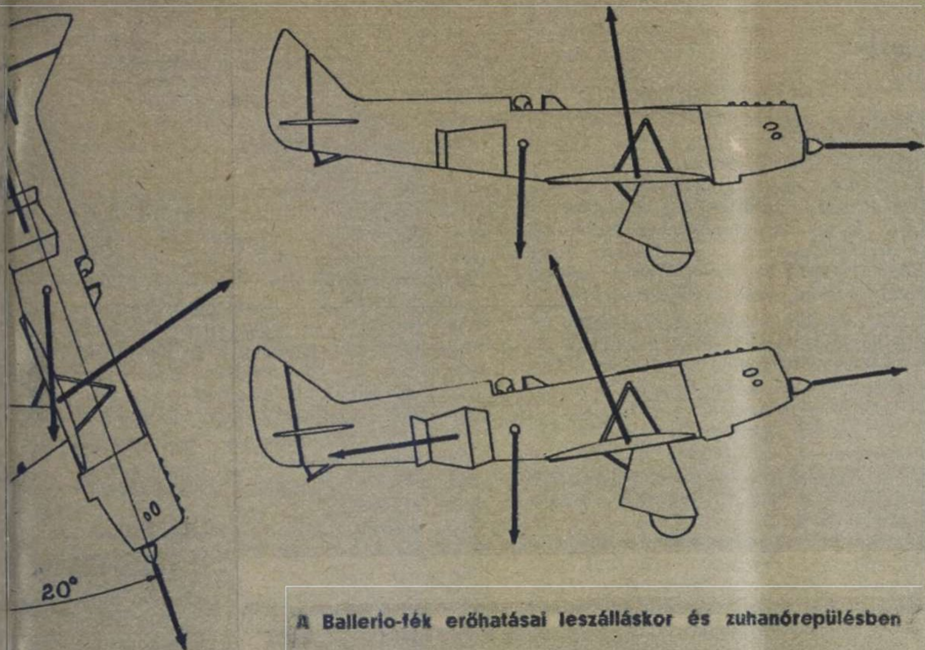
— Természetesen. Kereskedő, aki Dél-Amerikába utazik.

— Akkor nincsenek pontos értesülései. Bley valódi neve Daniels és a semleges kormányszövetség titkis ügynöke, mégpedig azé a politikai csoporté, amely szemben áll Merssonnal és társaival.

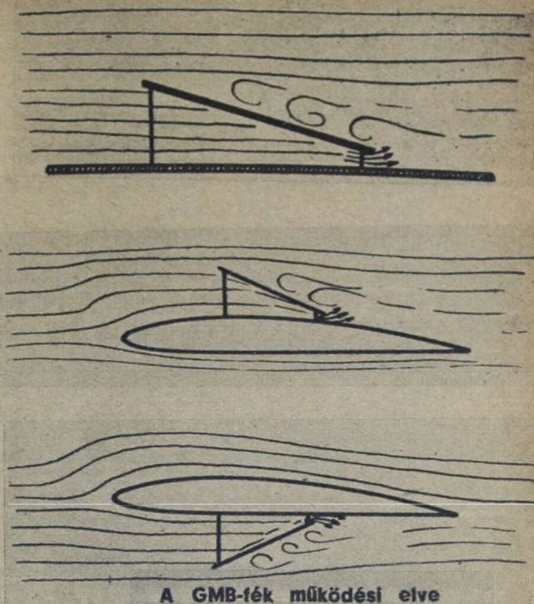
— Tényleg? S miért megy most át Braziliába?

— Egyszerű ... Ki akarja ott rántani a talajt a szenátor lábai alól.

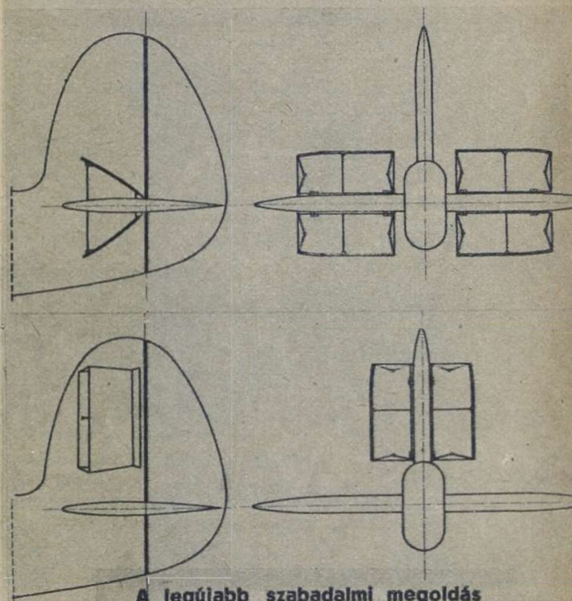
(Folytatjuk)



A Ballerio-fék erőhatásai leszálláskor és zuhanórepülésben



A GMB-fék működési elve



A legújabb szabadalmi megoldás

A Ballerio-szárnyfék

A repülőgép sebességének csökkentésére elsősorban szárnyfékeket használnak. Egészen ritkán jelennek meg olyan újszerű fékező berendezések, mint amilyen például a Dornier Do. 217. zuhanóbombázók ernyőszerűen kinyíló s a gép törzsvégén elhelyezett féke.

A Dornier-féle zuhanósebességcsökkentő fékhez sokban hasonló, annak részben előfutárának tekinthető az olasz G. M. Ballerio által feltalált fékrendszer, amely hosszú évek kísérleteiben megérve ma korszerű harcigépekbe is beépítésre került.

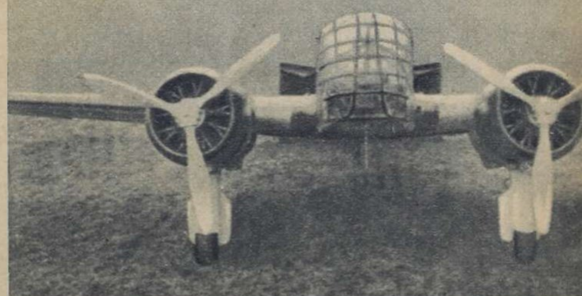
A szerkezet feladata nem a zuhanósebesség csökkentése, hanem a gép leszállósebességének csökkentése s ezen túlmenőleg a leszállás utáni kifutás hosszának minél kisebb értékre való leszorítása.

A fék működésének alapja a következő légerőtani jelenség: egy felülethez bizonyos szögben úgy helyezünk el egy fékfelületet, hogy mégis maradjon a kettő között egy kis rés az áramlás folytonosságának fenntartására. (1. ábra.) A ferde siklap (a féklap) külső oldalán szívóerők keletkeznek s ezek okozzák a fékhatást. A rés ezt a szívóhatást még erősíti, másrészt gondoskodik a levegő folytonos átáramlásáról s így kiküszöböli az esetleges rázást. Ha ezt a fékelrendezést a gép szárnyának szívott vagy nyomott oldalán helyezzük el, teljesen úgy viselkedik, mint a szokványos zuhanószárnyfék.

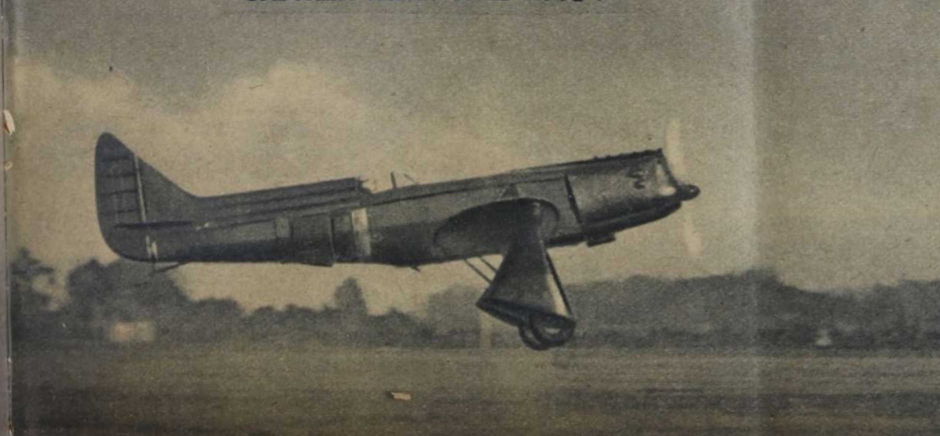
Ballerio azonban ezen túlmenőleg a leszállósebesség csökkentésére a gép törzsén helyezte el a fékberendezést. Ezáltal ugyanis a szárnyon az áramlási viszonyok zavartalanok maradnak, tehát a felhajtóerő sem változik meg. A fékező erő hatása a gépre erősen stabilizálólag hat, nemcsak hogy nincs olyan kellemetlen repülési helyzetváltozás, mint például a közönséges szárnyfékek működésbe hozatalánál (amikor a nyomaték nagyságrendje teljesen megváltozik s vele a gép egyensúlya is) s a gép rendes repülési helyzetben nagy merülősebességgel süllyed. Az eközben fellépő erőhatásokat 2. ábránkon mutatjuk be. Meredek zuhanásban is kipróbálták a törzsféket és működése minden tekintetben megfelelt a várakozásnak.

Először egy Breda 15. felsőszárnyas túragépen próbálták ki a GMB-féket, majd, amikor ezek a kísérletek sikeresen végződtek, a jóval nagyobb sebességű és nagyobb leszállósebességű Breda 33. S. versenygépre építették. Ez a gép közismerten rosszindulatúan viselkedett leszálláskor s a Ballerio-fék hatására ez a tulajdonság merőben megváltozott.

Caproni 312. GMB fékkel



GMB-fékkel leszálló Breda 33.S. gép



A kényszerleszállt Ca 111



lényegesen kisebb leszállósebességgel tökéletes hárompontleszállást lehetett a Breda 33. géppel is végrehajtani. Sikerült a géppel 10 méter magas akadály mögött 74 méter kifutással leszállást végezni s nyitott fékkel 110 km/óra repülési sebességet biztonságosan tartani, holott ez fék nélkül lehetetlen volt. A Breda 15. gépen 600 méteres zuhanás után kinyitva a törzsféket, 140 km/óra zuhanósebességet lehetett tartani.

Az első kísérleteket Ballerio saját költségén, a Breda-cég támogatásával végezte. Az eredményekre az állam is felfigyelt és Guidonia is kísérleti programjába illesztette a GMB-fék fejlesztését. Először egy Breda 39. gépbe került az új fék, ahol a Breda 33. S. géphez teljesen hasonló külsejű és tulajdonságú gépen azonos eredményekre is jutottak.

Ezután egy egymotoros Caproni 111. gépet szereltek fel vele. A gép leszállótulajdonságai mérhetetlenül megváltoztak! 8 méteres akadály átrepülése után fék nélkül 130 méteren belül állt meg a Ca. 111. — feláldozva az erős merülés okozta ütődés következtében a futóművet. A Ballerio-fékkel ez futóműsérülés nélkül teljesen simán sikerült 62 méteres kifutással. Hasonlókép nyitott fékkel minden további következmény nélkül tartani lehetett 85 km/óra repülési sebességet. A gép egyik felszállása közben motorhiba lépett fel s a kényszerleszállás a repülőgép és személyzete teljes pusztulásával végződött volna a repülőtéren túl levő fák között, ha a pilóta rendkívüli lélekjelenléttel nem működteti azonnal a GMB-féket. Az eredmény: a gép még az első fánál megállott, alig szenvedett sérülést s személyzete is épen úszta meg a balesetet.

Legújabban egy korszerű Caproni 312. kétmotorosra szerelték fel a fékberendezést. Ezzel kapcsolatban a szabadalmat is kiterjesztették, a féknek nem csupán a szárnyon vagy törzsön, hanem a farokfelületen való elhelyezésére is.

A Caproni 312. repülőtulajdonságai leszálláskor, éppúgy, mint a nálunk ismert Libeccio (Ca. 310.) gépé, nem a legkedvezőbbek. Hárompontleszállást csaknem lehetetlen a géppel végrehajtani s 120—130 km/óra sebességgel száll le. Ezzel szemben az új fékkel a gép 120 km/óra sebességgel átesés veszélye nélkül nyugodtan repül s leszállása is sokkal egyszerűbb.

Vázlatunkon bemutatjuk a Ballerio-fékes géppel a leszállás végrehajtását. A meredek siklás után kinyitva a féket, a siklás szöge még meredekebb, majd rövid kifutás következik.

A Ballerio-fékes géppel tehát aránylag kis területen le lehet szállni, minden veszély nélkül. Az érdekes és egyszerű, megbízható szerkezet ma ezernyi próbát állt ki s talán nem lenne érdektelen, ha hasonló szerkezettel magyar sportgépet is felszerelnének kísérleti célokra.

n. e.

EGY MÓTORJAVÍTÓ PRAXISÁBÓL

Hogyan mondta, kedves Főszerkesztő Úr? Hogy a motorjavító maradjon a kaptafájánál és motorjavításról beszéljen, ne gázosítót, meg egyebeket ismertessen, mert ezeket minden sportrepülő pólyáskora óta ismeri, továbbá ezzel gyötörték unalmas (de szükséges!) elméleti órákon hosszan, mielőtt a géphez engedték volna? Tökéletesen igaza van. Bocsánat az illetéktelen kirándulásért a magyarázatok berkeibe.

Ergó — javítás. A címe lehetne: *Hogyan Tud A Mágnes Kitolni Az Emberrel.* Mert tud. A kifejezés igazán nem irodalmi, — viszont semmi sem fedi pontosabban a valóságot.

A motor vidáman duruzsol a harmatos reggelben, — kedves, kis, négyhengeres sportmotor. A motorjavító által előzőleg szabályosan generáljavítva. Gyönyörűen harsog. Szerencsére még csak a fékpadon, s nem a sárkányában — na, a sportrepülőknek meg lett volna a véleménye a motorjavítókról, ha már őelőttük történt volna a dolog!

Szóval harsog. Reggel nyolc óra körül az idő, éppen nekifognak teljesítményt mérni, amikor a harsogás hangja hirtelen kissé mélyül. Rá se kell nézni a fordulatszámmutatóra, hangból tudjuk, hogy a fordulatszám leesett. Az ember keze úgyis a gyujtáskapcsolón van a motor első negyedórás üzemében, s a szériázással igazán nem nehéz megállapítani, hogy a jobboldali gyujtás kimaradt, mert arra kapcsolva, a motor megáll.

A motorjavítókat a kényszerűség régen megtanította már, hogy a legkézenfekvőbb esetnél is a hibavizsgálatot a legelején kezdjék, mert a hiba sosem ott van, ahol várjuk, ergó gyujtásról lévén szó, összes gyertyákat jobbról ki. Ámbár igazán nem valószínű, hogy egyszerre minden jobboldali gyertya »slusz«t kapjon, — az ördög állítólag sosem alszik. Ez esetben aludt. A gyertyák szép tiszták.

Gyerünk sorban tovább. Gyertyákat vissza, motort beugratni, s szikravizsgálóval megállapítjuk, hogy egyik jobbos kábelvégen sincs szikra. Amint ez várható volt, már a gyertyák kifogástalan állapotából következtetve is.

A hiba tehát a gyujtómágnes körül keresendő. A gyujtómágnes alapjában véve olyan egyszerű jószág: a mágnespólusok között elhelyezett forgórészben (ankerban) a Jedlik Ányos által felfedezett, de sajnos, nem általa, hanem Siemens által hasznosított dinamóelv szerint, forgatáskor áram keletkezik; ha ezt egy traszformátor primér tekercsébe vezetjük és alkalmas pillanatban megszakítjuk, akkor a szekundér tekercsben a Zipernowszky (ő is magyar tudós volt!) által felfedezett indukció kihasználási elv szerint igen nagy feszültségű szekundér áram keletkezik. Nem kell egyebet tennünk, mint ezt az áramot megfelelő gyertyához vezetni — készen áll a legpompásabb mágnesgyujtás. Ez csak egyszerű? S hogy még egyszerűbb legyen, a forgórészt, megszakítót, transzformátort, elosztót egybeépítik. Na meg, mert az is szükséges, ellátják valamilyen előgyujtásszabályzó szerkezettel vagy mechanikus, vagy elektromos úton. Emellett akár egyik, akár másik előgyujtásszabályzó lehet kézzel, vagy automatikusan működő. Nemkülönben azon célból, hogy ez az egész bolond szerkezet, mely ilyen módon, ha egyszer elindul, meg nem állna, megállítható legyen, különböző kapcsolókat kötnek még hozzá, különböző kivezetésekkel. (Az egész gyujtómágnesben ezek a kapcsolók működnek legegyszerűbben: a megszakítók háta mögött pompás elektromos utat biztosítanak a priméráramnak, mire az természetesen nem lesz bolond a nehezebb megszakításos utat választani s így nem indukál szekundéráramot, tehát a mágnes nem gyujt.) Szóval, mint mondám, a mágnes roppant egyszerű jószág! Hát keressük benne a hibát!

Hát hiszen, ha ott kerestük volna! Mivel azonban egy gyujtómágnes robusztusan megépített, sokat kibíró valami, az ember hajlandó feltenni, hogy nem benne, hanem mellette keresse a bajt. Annál is inkább, mert a gyujtáshibák legnagyobb része valóban mellette, a bekötésben, kábelekben, gyertyában keresendő, — mindegyik könnyebben sérül vagy romlik, mint maga a mágnes.

Nem ott kerestük, hanem a kábelekben elsősorban. Ez nemes játék; neve: »kicsengetés«. Még akkor is úgy hívják, ha nincs csengő, hanem az ember egy akkumulátort szed elő, s ebből, meg egy megfelelő lámpából és a vizsgálandó kábeldarabból képez egy vezetőkört és lesi, hogy a lámpa ég avagy nem ég. Ha ég, minden jó, még a vizsgált kábeldarab is — ha nem ég, akkor rossz lehet: a kábeldarab, az akkumulátor, a lámpa, a lámpa bekötéséhez használt drót, stb. Ebben az esetben a dolgot még az is komplikálta, hogy — izé a mágnes és gyujtáskikapcsoló kábelei együtt »túljók« voltak, amennyiben a gyujtáskapcsoló bármelyik állásában vezető összeköttetés volt köztük, még akkor is, amikor nem kellett volna, hiszen azért nem volt szekundér gyujtóáram! Tehát a »kicsengető« lámpának minden kapcsolóállásban égnie kell — gondoltuk mi. Ezek után elkészítettük azt a bizonyos vezetőkört s legnagyobb csodálkozásunkra a első kábelt bekötve, a lámpa a gyujtáskapcsolót »Be« állásba kapcsolva, szabályosan kialszik, jeléül annak, hogy a megszakítókalapács háta mögötti elektromos út meg van szakítva, — a priméráramnak a kapcsoláson át kellene mennie, s a gyujtásnak tényleg »be«-kapcsolva kell lennie. Ez a kábel tehát jó. És rövidesen kiderül, hogy nemcsak ez, de a másik is jó. Természetesen, míg ezt leírom, öt perc, amíg ellenben az ember mindent előkerít, beköt, kiköt, többszörösen meggyőződik, hogy nem tévedett — az többszörösen öt perc. Huszonnégyszer öt is. S ennek a két órának egyetlen eredménye az a kellemetlen tény, hogy a hiba nem a mágnes mellett, hanem benne van.

Következik tehát egy még nemesebb játék: a mágnes kicsengetése. Fentebb megpróbáltam leírást adni a mágnes egyszerűségeiről; — most hozzá kell tennem, hogy a mágnes még egyszerűbb, mint azt fönt leírtam. Mindenki beláthatja, hogy az csak egyszerűsítés,

ha az emlegetett primér, meg szekundér áramkörök egy részét nem csinálom külön drótból, hanem a jelenlévő, fémből és vasból készült motort magát, meg a mágnes ugyancsak vas alkatrészeit használom az áramkörök egy részéül. Fel is használják. Ennek következtében a primér és szekundér tekercsek között például vezető érintkezés van, mindkettő hozzá van kötve egyik végén a mágnestesthez. A két megszakítókalapács közül az egyik dettó hozzá van kötve (ez nem mozog). Hozzá egy olyan mágnesről volt szó, amelyik az előgyujtást elektromos úton adja, ergó két megszakítója van, a mágnes mélyéből hozzájuk vezető megfelelő vezetékekkel együtt. Szóval akárhová teszi az ember a csengető áramkör két szabad végét, — ha az egyik megszakító nyitva, a másikon át van vezetés, ha mindkettőt szétfeszítem, a szekundértekercsesten át — szóval, csinálhatok bármit a mágnessal, a lámpa mindenképpen ég. Szerencsére azonban e tulajdonságát már ismerjük s mielőtt a játék megkezdődik, minden belülről jövő kivezetést kikötünk. (Aki utánozni akar, annak javaslom, hogy lássa el jelzésekkel a drótvégeket, különben nehezen köti vissza a helyére még egyszer!) Ezekután a primértekercs átcsengetve szabadon jónak mutatkozik; a szekundértekercset 6 voltos akkumulátorral természetesen nem tudjuk átcsengetni, a két megszakítókalapács külön-külön ugyancsak jó: ha összeérnek, a lámpa ég, ha szétfeszítjük, elalszik. Miből csalhatatlanul megállapítjuk, hogy a hiba csak a vékonyszálú szekundértekercsben lehet, amit nem tudtunk átvizsgálni. Javítani meg pláne nem tudunk rajta, — ergó a motort le, bevinni a műhelybe, ott kiépítjük a mágnest. És mivel van megfelelő berendezés, magasfeszültséggel kipróbáljuk a szekundértekercset is. És most tessék nevetni: a szekundértekercsben nincs szakadás. Jó az is. Nem csalás, nem ámítás: jó.

Ilyenkor áll meg a javító esze. Még egyszer az egész história megismételve azon az alapon, hogy kint a repülőtéren esetleg elhibáztunk valamit az ideiglenes bekötések, stb.-vel. A műhelyben megvan minden hozzá a legmegfelelőbb formában, a munka lényegesen kényelmesebb és kevésbbé hibázható el. Eredmény ugyanaz. Nem untatom az olvasót annak leírásával, hogy hányszor próbáltuk meg, eleinte így az egyes köröket külön-külön, aztán egyes részeket a helyére visszakötve, majd mindent szabályosan bekötve. Külön-külön vagy részletekben minden jó — és az egész mágnes mégsem ad gyujtást. (Ezt is kipróbáltuk: visszaszereltük motorra, azzal, hogy az ördögbe is, ennek jónak kell lenni — és nem volt jó!).

Nem is merjük leírni, hogy a mágnes hány napig hányódott a javításra váró szerelékek asztalán — s hogy ugyanazon idő alatt mennyi fejtörést okozott. És hogy hányszor rajzoltuk le a kapcsolási vázlatot, hogy annak nyomán újabb és újabb bonyolult utakon »csengessük ki«. Azt meg egyáltalán nem szabad megörökíteni, amit közbe-közbe gondoltunk, különösen néhány nap elmultával — végtére az ember idegei nincsenek kötélből. Legalább is olyan emberé, aki bizonyos időn át motorjavítással foglalkozik.

És a végén — ez lett a szerencsénk. Hogy annyit bosszantott, kezdtünk kevésbbé gyöngéden bánni a mágnessel. S az egyik ilyen kevésbbé gyöngéd megfogáskor azt vettük észre, hogy az egyik, a belső kivezetés bekötőcsavarjától a kalapácsig vezető vezetőszalag megmozdul. Végre valami, ami rendellenes! Felszabadultan vetettük magunkat erre a pontra — s nem volt nehéz megállapítani, hogy el tudott mozdulni annyira, hogy hozzáért a mágnes testéhez, ha a leszorítócsavarzatocskába drótot fűztünk és meghúztuk. Ez tehát, ha a mágnes be volt kötve, a mágnesen belül megadta azt a bizonyos kényelmes elektromos utat a megszakítókalapács háta mögött — s lévén az utógyujtást adó kalapácsnál, egyszersmindenkorra rövidrezárta a primérkört — míg ha a csavart felszabadítottuk, a szalag igyekezett elfoglalni eredeti helyét, a zárlat megszünt és a mágnesben semmi hibát nem lehetett találni. A javítás, a vezetőszalagnak helyén való rögzítése — megint percek munkája volt.

És hogy leírásom teljes legyen, hozzá kell fűznöm, hogy azóta minden gyujtási hibánál először a megszakítófödelet levéve, a vezetőszalagok esetleges elmozdulását nézem meg; természetesen — azóta sem találtam még egyet, amelyik mozgott volna. Varietas delectat — tudja ezt még a gyujtómágnes is s másodszor nem jön ugyanazzal a trükkel.

Vadász—Kálmáncsi

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.


Repülőgépek
Motorok

— Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.



A FELHŐK VILÁGÁBAN

nincsen megállás, sem közbenső állomás. Az üzembiztonság és tartósság tehát különlegesen fontos. Ezért szereli a mótor- és repülőgépgyárak legnagyobb része az SKF csapágyakat, azt a gyártmányt, amelyet a sikeres óceánrepülések majdnem mindegyikénél használtak.

SKF SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY R.-T., BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55